

SÉNAT DE BELGIQUE.

18 SEPTEMBRE 1835.

Rapport de la Commission chargée de l'examen du Projet de Loi relatif à la canalisation de la Sambre.

Organe de la Commission que vous avez nommée pour l'examen du projet de Loi, concernant la transaction avenue entre les concessionnaires de la canalisation de la Sambre et le département de l'Intérieur, j'ai l'honneur de vous faire le rapport du résultat des délibérations et des recherches qu'elle a faites à ce sujet.

Pour ne pas reproduire ici tous les argumens que Monsieur le Ministre a fait valoir dans son exposé des motifs pour justifier la transaction qui fait l'objet de nos délibérations présentes, je me borne à vous en donner l'analyse, et à faire valoir quelques considérations qui ont engagé Messieurs les Membres de la Chambre des Représentans à donner leur assentiment à la loi.

La Canalisation de la Sambre promettait à l'Industrie du Pays des avantages remarquables, en ce qu'elle faisait valoir ses immenses richesses minérales, ses forges, ses forêts et quantité d'autres produits. Le projet en était donc un bienfait, mais il fallait le mûrir et l'étudier avec soin; au lieu de cela il fut exécuté avec une telle précipitation, qu'il en est résulté, pour les parties contractantes les plus graves inconvéniens.

Nous vous en signalerons les principaux.

L'acte de concession promettait aux contractans un mouillage uniforme de deux mètres, tout en lui conservant la pente de cinq centimètres pour mille mètres de longueur. Cela n'était exécutable qu'au moyen de nombreux travaux supplémentaires à ceux prescrits par l'acte de concession.

On fixa ensuite un péage proportionnellement trop élevé, qui n'était supportable que pour des bateaux d'une capacité de 200 à 250 tonneaux, qui devaient seuls participer à cette navigation.

Cela fit naître du mécontentement chez les bateliers, qui n'avaient à leur disposition que des embarcations de 40 à 50 tonneaux, qui seuls jusqu'alors navigaient sur la Sambre. Ne pouvant point concourir avec les grandes, ils profitèrent de la révolution, pour se mettre en insurrection, et pour forcer le Gouvernement provisoire à la transaction du 22 octobre 1830, par laquelle le péage stipulé avec les concessionnaires serait perçu en entier pour les bateaux de 120 tonneaux et au dessus, et réduit aux trois quarts pour les bateaux de 60 à 120 tonneaux, et à moitié pour ceux au dessous de 60.

Mais sur appel des concessionnaires un arrêté du 13 octobre 1832 intervint, qui révoqua la concession mentionnée, et réduisit seulement de 25 %, sans distinction de la capacité des bateaux, les droits stipulés au cahier des charges de la concession.

Un autre inconvénient était que la dépense pour l'achèvement des travaux ne devait pas s'élever au-delà de fr. 2,540,000, et elle dépassa cette somme de plus du double.

Les concessionnaires ne tardèrent pas à faire valoir leurs griefs et réclamations en indemnité :

- 1°. Pour le défaut de profondeur du canal.
- 2°. Pour dommages résultant des arrêtés des 22 octobre 1830 et 13 octobre 1832.
- 3°. Pour excédant de longueur du canal.
- 4°. Et pour l'augmentation du personnel de leur Administration.

Il en résulta un Procès, que Monsieur le Ministre a analysé dans son exposé, et dont Messieurs de la Commission de la Chambre ont reconnu l'exactitude.

Par le jugement du 12 mars 1834, la résiliation de la concession a été prononcée, et il restait à statuer sur la restitution du prix des travaux, et sur les dommages et intérêts.

Le Gouvernement, après avoir échoué dans ses offres de faire exécuter à ses frais les travaux supplémentaires nécessaires pour donner au canal, partout et en tout tems, les deux mètres de mouillage, aurait pu combattre le jugement du 12 Mars, il est fort douteux qu'il serait sorti victorieux de cette lutte, car cette cause présentait au moins chance égale pour l'une comme pour l'autre partie.

Alors même que la balance de la justice eût penché en faveur du Gouvernement, il n'aurait pu échapper à des dépenses considérables, soit pour

assurer au canal le mouillage uniforme de deux mètres, soit pour satisfaire aux indemnités , dues du chef de la réduction des péages en vertu des arrêtés des 22 octobre 1830 et 13 octobre 1832, ainsi qu'à celles, qui résulteraient des dommages, qu'essuyeraient les propriétés riveraines dans les diverses localités, pour les ouvrages à faire pour relever l'eau dans chaque bief à la hauteur voulue, ce qui déjà dans l'état actuel du canal a donné lieu à beaucoup de réclamations.

Somme toute, cette situation eût été pour le Gouvernement une source continuelle de tracasseries et de nouvelles dépenses, dont on ne peut calculer ni la fin ni l'étendue.

Ainsi, dans un cas comme dans l'autre, qu'il gagne ou qu'il perde le Procès, le résultat lui est toujours très désavantageux. — Mais ici la question se présente, quelle est la position la plus avantageuse, la moins onéreuse pour l'avenir du Pays ?

Étant celle qui doit prévaloir, votre Commission, après avoir pesé mûrement le pour et le contre, se décide également pour la transaction par les motifs suivants :

1°. Le Gouvernement évite de faire les dépenses du supplément des travaux, pour donner au canal les deux mètres de mouillage, et il ne s'exposera pas ensuite à donner ouverture à de nouvelles demandes en indemnité pour inondation des propriétés riveraines.

2° Le Gouvernement sera maître de fixer les péages du canal, de les mettre en rapport avec les autres communications du pays, et en accord avec les besoins du commerce et de l'industrie, tandis que si le canal restait entre les mains des concessionnaires, il devrait les dédommager de la moindre infraction faite à leur préjudice d'après le cahier des charges.

3° Parce que le Gouvernement ne pourra se soustraire à une association des charges, dont les concessionnaires recueilleront seuls les bénéfices.

4° Qu'une navigation de 22 lieues sera rendue à l'Administration et à la disposition de l'Etat, qui sans cette faculté eût été compromise pendant 27 années, la durée de la concession. soit par une fixation élevée des péages, le mauvais entretien du canal et sa mauvaise administration, et finalement par rapport à l'augmentation du revenu de ce canal, qui déjà se fait sentir depuis l'ouverture du canal de la Sambre française jusqu'à Landrecy, et lequel, aussitôt l'achèvement du canal de jonction jusqu'à l'Oise, doublera son importance actuelle.

Cette transaction, qui remet dans la puissance du Gouvernement, le canal avec tous les ouvrages, bâtimens et dépendances, le magasin de Couillet et ses écuries, tous les matériaux approvisionnés, le bateau dragueur, tout le maté-

riel de l'entreprise, tous les terrains acquis pour l'établissement de la canalisation, toutes les portions de l'ancien lit de la Sambre en dehors du canal, les terrains adjacens et toutes les plantations, qui oblige ensuite les concessionnaires au paiement de tous les travaux entrepris et ordonnés, ainsi qu'à toutes les indemnités dues à des tiers, aux termes du cahier des charges, à garantir l'Etat contre toutes les contestations nées et à naître avec les propriétaires dépossédés, cette transaction, disons-nous, fixe le prix de la Cession à fr. 5,861,923. 70, après déduction faite de fr. 261,076 du chef des intérêts fixés à 6 % qui ne seront comptés qu'à 5 %.

Mais comme le Gouvernement actuel liquidera en tems et lieu, la créance du Gouvernement précédent à charge des concessionnaires, s'élevant à deux millions en principal, non compris les intérêts, ainsi que celle de la banque, qu'il trouve bon la créance déjà satisfaite de la veuve Thirionet, en vertu d'une condamnation judiciaire, il ne restera dû aux concessionnaires que la somme de fr. 2,490,000 francs, dont fr. 1,490,000 leur seront payés deux mois après l'allocation consentie par les Chambres en bons du Trésor à un an de date et à l'intérêt de 4½ p. cent, ce qui fait l'objet des articles 2 et 3 du projet de loi.

Le million restant ne sera payé que par moitié en bons du Trésor et au cours de ces effets au 1 janvier 1837, et l'autre moitié en numéraire le 1 janvier 1840, sous la condition qu'alors les concessionnaires auront rempli toutes les stipulations que leur impose la transaction en question.

La convention conclue avec la Société Générale (soit la Banque) permet au Gouvernement d'attendre le résultat de la liquidation générale soit pour la compensation, au paiement du capital (pour autant cependant que la liquidation précède la dissolution de la société) qui revient à la société du chef de sa créance à charge des concessionnaires, et l'art. 5 du projet prémunit contre toute interprétation contraire aux droits, actions et prétentions du Gouvernement envers cette société.

Les autres articles de la loi ayant également l'assentiment de votre Commission, elle conclut à l'unanimité à l'adoption du projet de loi en délibération.

Bruxelles, le 18 Septembre 1835.

J. B. DE HAULTEPENNE.

LE COMTE D'ANSEBOURG.

LE COMTE D'ANDELOT.

J. DE POTESTA DE WALEFFE.

J. ENGLER, RAPPORTEUR.