

Sénat de Belgique.

SÉANCE DU 18 JUIN 1842.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi allouant un crédit supplémentaire au Budget du Département des Travaux publics, pour le service de la Meuse dans le Limbourg.

MESSIEURS,

Chargé par votre Commission de vous faire rapport sur le projet de loi concernant le crédit supplémentaire demandé pour le service de la Meuse dans le Limbourg, j'ai l'honneur de vous soumettre ses observations.

La Meuse, une de nos grandes voies fluviales, mérite sous tous les rapports, de ne pas rester plus long-temps dans l'état d'abandon où elle se trouve.

Le Gouvernement avait déjà compris l'importance de ce fleuve ; les Chambres, adoptant ses vues, ont fait rentrer la Meuse sous l'administration directe de l'État.

Différents subsides ont été accordés pour son entretien dans les Budgets des Travaux publics ; mais, Messieurs, ces subsides n'étaient que le stricte nécessaire pour subvenir à quelques réparations les plus urgentes, et ne suffisaient nullement pour pouvoir améliorer avec succès sa navigation, dont le danger et le déperissement avaient été signalés dans plusieurs pétitions adressées tant aux Chambres qu'au Gouvernement.

Dans cet état des choses, une des provinces, le Limbourg, qui est traversée par ce fleuve, est la plus exposée à ses caprices et à ses ravages ; la situation du terrain en est la cause ; c'est là où il y a véritablement danger de la laisser à l'abandon plus long-temps, comme il l'est démontré dans le rapport de M. l'Ingénieur Kummer, faisant fonctions d'Ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le Limbourg, et par celui de M. l'Inspecteur général Teichmann à M. le Ministre des Travaux publics, en date du 21 février 1842, pièces jointes aux exposés des motifs du Gouvernement.

Vous y verrez l'urgence et la nécessité absolue de la demande du crédit, et que les 150,000 francs demandés ont pour but essentiel de maintenir la navigabilité de la Meuse, gravement compromise par les dégradations successives de la rive Belge dans le Limbourg, et qui pourrait se trouver totalement anéantie, par suite des désastres que les ouvrages proposés sont destinés à prévenir ; vous y verrez des endroits où la navigabilité du fleuve est sur le point d'être détruite, et d'autres où déjà cette navigabilité est interrompue pendant sept mois de l'année, et le hameau de Hall perdant son mouillage actuel pour le batelage, et celui-ci même menacé de destruction très-prochaine par l'action du courant de la Meuse, si l'on n'y porte remède par des travaux.

D'autres circonstances graves viendront se joindre encore à la cessation de

la navigabilité et à la perte du hameau de Hall, celle d'une surface notable de très-bonnes terres, la destruction du hameau de Cothem, celle de la digue d'inondation qui le sépare de la Meuse, et le déversement des crues de ce fleuve dans les belles campagnes qui s'étendent jusqu'au canal de Maestricht à Bois-le-Duc, sous Borsheim et Reckheim.

Le subside demandé servira encore à rétablir la navigabilité interrompue dans d'autres localités, comme en amont et en aval de la vieille Meuse, sous Stockheim, à droite du hameau de Boyen, et à Heppenest; à conserver les travaux exécutés en 1840, montant à 40,000 francs, travaux qui préservent la ville de Maeszyck des dangers dont elle avait été menacée; la destruction du village de Heppenest, et l'emprise de nouveaux terrains, pour donner à l'ancien lit de la Meuse sa largeur première.

L'urgence de faire des travaux sur la rive Belge, est encore augmentée depuis que le Gouvernement Hollandais en a déjà fait de très-grands sur sa rive, et continue d'en faire; dans des circonstances pareilles, il faut nous hâter de travailler aussi de notre côté, pour pouvoir coordonner les ouvrages des deux rives, sans cela il y aurait perte évidente pour nous, par le reflux des eaux vers la partie belge.

Avant la révolution de 1830, la province de Limbourg, comprenant toute la partie cédée, avait vingt-huit lieues de rives de deux côtés; elle affectait à l'entretien de la Meuse, les revenus qu'elle en tirait; depuis cette époque, les événements qui en furent la suite amenèrent une stagnation complète de navigation, et par conséquent des revenus. Quelque navigation reparut à la suite du traité de Zonhoven, mais les droits perçus par la Hollande à Maestricht la paralysèrent encore; le Gouvernement reconnut alors que notre navigation supporterait une charge trop onéreuse, si les droits établis au profit de la province continuaient à être perçus par elle, et fit cesser en conséquence provisoirement toute perception de ce chef.

La province de Limbourg s'est donc trouvée frustrée des revenus de la partie de la Meuse traversant son territoire, par force majeure, c'est-à-dire par les événements de la révolution, et par la décision du Gouvernement même; elle ne put alors exécuter les travaux à la Meuse, et celle-ci, à cause de l'état d'abandon des ouvrages défensifs, mit ses rives dans un état déplorable, menaçant de destruction entière plusieurs communes. De nombreuses réclamations furent adressées aux Chambres et au Gouvernement, sur la position grave et dangereuse à laquelle un plus long abandon du rétablissement des ouvrages défensifs allait exposer les riverains de ce fleuve; aussi la Législature, dès 1833, reconnut-elle la nécessité de ces travaux qui ne pouvaient plus être à charge de la Province; elle accorda, dès cette époque, un subside de 40,000 francs par année, comme équivalant de ce que la province percevait et affectait aux travaux avant 1830.

Cette somme de 40,000 francs ne put servir qu'aux réparations les plus urgentes, mais ne put pas remettre les rives en bon état, détériorées qu'elles étaient par l'état d'abandon total où on les avait laissées pendant plusieurs années par suite de la révolution, et aussi par des ouvrages mal faits sous l'ancien Gouvernement. Dans cet état de choses, force est au Gouvernement de venir demander à la législature le crédit de 150,000 francs, pour ne pas s'exposer à de grands désastres et éviter à l'État des dépenses très-considérables, si les travaux à la Meuse dans la partie Limbourgeoise devaient être retardés.

Depuis le 1^{er} janvier 1840 , tous les revenus de la Meuse appartiennent à l'État, il est juste aussi que celui-ci en supporte l'entretien, les fleuves navigables étant sa propriété.

Des événements politiques étant survenus dans le pays lors du traité avec la Hollande , et le morcellement de la province de Limbourg en ayant été la suite, cette Province n'est plus en état de subvenir aux frais d'entretien de la Meuse.

Le traité des 24 articles l'a mise dans un état tout exceptionnel, surtout par rapport à ce fleuve, dont plus de la moitié de la navigation est échue à la Hollande.

En négligeant la navigation de la Meuse, en refusant les subsides pour son entretien, il en résulterait de graves événements pour la Belgique et son commerce.

Ce fleuve était très-navigable , il y a 27 ans ; depuis , chaque année , sa navigation est devenue plus difficile et plus dangereuse ; de nombreux obstacles , par faute d'entretien , sont venus empirer la navigation , diminuer le nombre des mouillages, et même , Messieurs , entraver la navigation entière , comme il est arrivé l'an dernier, du 25 avril au 15 octobre. Il y a des localités où ce fleuve présentait, en 1815, une largeur de 150 mètres, aujourd'hui elle se trouve portée à celle de 450 mètres , au détriment de notre rive et de la profondeur de son lit, et quels en seraient les résultats, si nous laissions subsister cet état de choses ? Ce serait une véritable calamité pour notre commerce des provinces de Liège et de Namur, dont les charbonnages, les carrières, les forges et autres établissemens industriels approvisionnent exclusivement les deux rives de la Meuse, entre Maestricht et Venloo. Nos produits ne pouvant plus parvenir à ces localités, forceraient celle-ci d'avoir recours à Rotterdam , pour s'approvisionner au moyen de produits anglais. La navigation du canal de Maestricht à Bois-le-Duc s'en ressentirait aussi, parce que la plupart de nos bateaux, après avoir opéré le transport des houille, chaux, fers, etc., en descendant la Meuse, remontent le canal en transportant en retour des produits agricoles.

D'après le traité de Vienne , dont les dispositions sont rappelées dans le traité de paix de 1859, l'État est tenu d'entretenir les chemins de halage et les lits des fleuves. Il est aussi à considérer que tous les chemins de halage sont sur la rive gauche, partie Belge. Ces chemins sont détruits la plupart, et s'ils avaient été bien entretenus, la Meuse n'aurait pas fait de si grands ravages, et ne menacerait point des communes entières de destruction.

La Commission se réfère aussi à l'opinion émise dans le rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants, par rapport aux moyens d'engager les riverains et les communes, à contribuer pour une part à l'entretien des rives de la Meuse, auquel ils seraient légalement tenus.

Votre Commission, après avoir mûrement examiné le projet de loi , et vu les conséquences graves qui résulteraient de la non exécution des travaux à la Meuse dans la province du Limbourg, vous propose, à l'unanimité , par mon organe, l'adoption du projet de loi.

Bruxelles , le 18 juin 1842.

Ed. DE ROUILLÉ.

CASSIERS.

D'AHÉRÉE.

Le Comte DE RENESSE-BREIDBACH, Rapporteur.