
Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 31 AOUT 1835.

RAPPORT

FAIT

PAR M. ISIDORE FALLON,

AU NOM DE LA COMMISSION (1) CHARGÉE DE L'EXAMEN

DU PROJET DE LOI

RELATIF

A LA CANALISATION DE LA SAMBRE.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis aux délibérations de la commission au nom de laquelle j'ai l'honneur de vous faire le présent rapport, a pour objet de pourvoir à l'exécution de la transaction qui a été conclue entre le ministre de l'intérieur et les concessionnaires de la canalisation de la Sambre.

Cette transaction est d'une haute importance, non seulement à cause des engagements pécuniaires qu'elle impose au gouvernement, mais à raison qu'il s'agit de faire rentrer l'État en possession de l'une de nos grandes communications, destinée à recevoir sous peu, et sans frais pour la Belgique, un prolongement considérable à l'étranger, et à ouvrir ainsi de nouveaux débouchés à l'industrie.

Elle réclame toute l'attention de la Chambre.

Le projet de canaliser la Sambre depuis la Meuse jusqu'à la frontière de

(1) La Commission était composée de MM. FALLON, *président et rapporteur*, BERGER, BRABANT, SCHAERTZEN, DE BEHR, DECHAMPS, et DESMANET DE BIESME.

France dans le Hainaut, n'a pas été conçu isolément; il s'agissait de le rattacher à un système de navigation plus étendu; la canalisation de la Sambre française jusqu'à Landrecies, et l'ouverture d'un canal de communication entre la Sambre et l'Oise, qui mettait la Meuse en rapport avec la Seine, devaient le compléter.

Ces mesures avaient été projetées de commun accord entre les deux gouvernemens. La concession de la canalisation de la Sambre belge fut adjugée en 1825. La concession de la canalisation de la Sambre française fut adjugée la même année, mais ce ne fut qu'en 1833 que la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise fut approuvée.

Ce projet qui, en Belgique, fut provoqué par la Chambre de commerce de Charleroi, promettait des avantages incontestables à l'industrie du pays. La vallée de la Sambre, depuis la Meuse jusqu'à la frontière française, renferme d'immenses richesses minérales, nos plus grands établissemens de forgerie, de vastes forêts, des carrières, des marbres, des verreries, poteries, etc.

Dans l'état où se trouvait la rivière, avant sa canalisation, les communications avec le bassin de Charleroi, qui forme le centre commercial de toute cette contrée, rencontraient des obstacles de toute nature, tant vers la France que vers la Meuse. Vers la Meuse, la Sambre n'était navigable que quelques mois de l'année, et encore cette navigation ne pouvait s'opérer qu'à grands frais et au moyen de bateaux d'une petite dimension qui ne pouvaient prendre charge entière qu'en descendant. Les bateaux de Meuse ne pouvaient y entrer, de manière qu'il fallait rompre charge et transborder à Namur.

L'utilité et la nécessité de cette entreprise était évidente.

Mais, tandis qu'à raison même de son importance et des dépenses considérables qu'elle devait entraîner, la prudence exigeait d'étudier mûrement le plan, de le faire étudier surtout par les ingénieurs belges qui connaissaient les localités, de le livrer à la publicité avant d'en provoquer l'exécution, afin de s'enquérir des améliorations dont il pouvait être susceptible ou des déficiences qu'il pouvait convenir de redresser, on en fit l'objet d'une concession dont l'avis ne précéda que d'un mois l'adjudication.

Cette précipitation fut une lourde faute qui produisit les plus fâcheux résultats.

C'était d'abord écarter toute concurrence que de ne pas laisser au concessionnaire le temps nécessaire pour apprécier à l'avance tous les obstacles qui seraient à vaincre dans l'exécution d'un aussi vaste plan, et c'était exposer à une ruine certaine le concessionnaire assez confiant dans des opérations qu'il devait croire avoir été préparées avec maturité.

Les dépenses auxquelles la concession devait pourvoir n'étaient pas seulement celles résultant des ouvrages d'art dont le devis était dressé, mais encore celles résultant des indemnités à payer aux riverains, soit à cause des propriétés qu'il fallait exproprier, des usines qu'il fallait anéantir, ou des terrains qui allaient être submergés. Et cependant, sans laisser au concessionnaire le temps de s'instruire sur les accidens de la rivière et d'étudier le plan sur le terrain, on mettait tous ces accidens à sa charge, ainsi que des

indemnités considérables qu'on n'avait pas même pris soin de rechercher pour en faire le calcul approximatif que l'on indiqua dans le devis.

Le changement d'état de la rivière devait rompre d'anciennes habitudes, froisser beaucoup d'intérêts particuliers, exciter de vifs mécontentemens dans plus d'une classe d'industriels, et multiplier pour le concessionnaire les embarras d'exécution ; et tandis qu'en procédant à des enquêtes préalables on eût pu, si pas les apaiser entièrement, tout au moins calmer les inquiétudes au moyen de quelques ménagemens de transition, on fixa un péage proportionnellement trop élevé, comparativement avec la dépense que nécessitaient précédemment les transports sur cette rivière, et qui devait ruiner une nombreuse classe d'industriels sans lui laisser le temps de se préparer insensiblement à soutenir la concurrence avec les nouveaux moyens de navigation, qui seuls pouvaient supporter sans perte les nouveaux péages.

Les bateaux qui étaient employés sur la Sambre, depuis un temps dont on ne connaît plus l'origine, ne portaient, depuis Namur jusqu'à Charleroi, que 40 à 50 tonneaux, et le péage n'avait été mis en rapport qu'avec des bateaux d'un tonnage de 200 à 250 tonneaux.

Le canal devait être disposé de manière à recevoir les bateaux de cette dimension ; il devait avoir partout et en tout temps deux mètres de flottaison, et il fut constaté, mais beaucoup plus tard, que la chose était impossible sans sortir de l'économie du plan et des conditions du cahier des charges. La dépense pour l'achèvement des travaux ne devait pas s'élever au-delà de 2,140,000 florins, et elle dépassa cette somme de plus du double.

Vous connaissez déjà, Messieurs, par l'exposé des motifs du projet de loi, les conditions si légèrement stipulées de cette importante concession ; les difficultés qu'elle rencontra dans son exécution ; les résultats onéreux qui en furent la suite et auxquels il n'est plus possible de soustraire le gouvernement, quel que soit le parti que l'on prenne.

Cette concession a soustrait à l'administration et à la disposition de l'État une navigation de 20 lieues depuis la Meuse jusqu'à la frontière de France, navigation qu'elle a inféodée pour 27 ans, à un péage dont le taux est invariable, quelles que soient les exigences éventuelles de l'économie commerciale du pays.

Cette concession sera-t-elle maintenue ou sera-t-elle révoquée ? C'est là le sujet du procès qui existe depuis plus de trois ans entre les concessionnaires et le gouvernement.

La transaction qui fait l'objet du projet de loi tranche la difficulté et remet le canal à la disposition de l'État.

Vous prévoyez déjà, Messieurs, que pour apprécier le mérite de cette transaction, il ne suffira pas de rechercher quelles peuvent être les chances de succès que la poursuite du procès pourrait promettre au gouvernement, mais qu'il importera bien plus de s'attacher au point de savoir, s'il est plus avantageux au pays, malgré les stipulations onéreuses dont cette transaction grève les finances de l'État, de rentrer en possession du canal de la Sambre que de le laisser plus long-temps dans les mains des concessionnaires.

C'est ainsi que votre commission a envisagé la question, et c'est dans cet ordre d'idées que je vais vous rendre compte de son opinion.

Les causes du procès sont suffisamment détaillées dans l'exposé des motifs du projet de loi, il suffira de résumer ici celles sur lesquelles il importe le plus de fixer son attention.

Les travaux de la canalisation, et les indemnités auxquelles ils devaient donner ouverture, étaient au compte des concessionnaires, mais ils ne pouvaient être exécutés que sous la surveillance et la direction des agents de l'administration de l'État, et ils devaient être terminés en quatre années, époque où pouvaient seulement commencer la perception et la jouissance des péages.

L'imperfection du plan et les fautes graves commises dans la direction des travaux les firent marcher péniblement. Les concessionnaires se plaignirent des entraves et accroissemens de dépenses dont ils imputaient la cause aux agents du gouvernement; et par un premier arrêté du 27 décembre 1828, ils furent autorisés à percevoir un droit approprié à l'état des travaux dont l'achèvement fut prorogé ensuite jusqu'au 1^{er} novembre 1830 par un second arrêté du 17 mars même année.

Ces arrêtés soulevèrent de nombreuses réclamations.

Le cahier des charges de la concession donnait au canal, partout et en tout temps, une profondeur d'eau de deux mètres, tout en prescrivant une pente de cinq centimètres par 1,000 mètres de distance dans chaque bief, de manière que les grands bateaux se plaignirent de ne pas trouver à l'amont de chaque bief le tirant d'eau que leur assurait le cahier des charges.

Lorsque la révolution éclata, les petits bateaux, qui se prétendaient injustement placés sous l'oppression des grands bateaux, se mirent en insurrection, et une émeute survenue à Namur ferma violemment la porte du canal aux bateaux de la Meuse et provoqua l'arrêté du gouvernement provisoire du 22 octobre 1830, qui ordonna, d'autorité, que le péage stipulé par la concession serait perçu :

En entier pour les bateaux de 120 tonneaux et au-dessus;

A trois quarts pour les bateaux de 60 à 120 tonneaux;

Et à moitié pour les bateaux de moins de 60 tonneaux, en renvoyant les concessionnaires à faire valoir leurs droits à une indemnité.

Les petits bateaux gagnèrent ainsi le procès, mais les concessionnaires et le commerce en général en appelèrent, et un arrêté du 13 octobre 1832 substitua au tarif du gouvernement provisoire, un tarif qui, en attendant l'achèvement des travaux, réduisit de 25 p. %, et sans distinction de la capacité des bateaux, les droits stipulés au cahier des charges de la concession.

L'intervention du gouvernement belge dans cette lutte, intervention nécessitée par les fautes commises par les agents du gouvernement précédent, l'exposa lui-même à une lutte plus sérieuse avec les concessionnaires.

Les tribunaux ne tardèrent pas à être appelés à décider :

S'il y avait lieu à prononcer la résiliation de la concession,

1^o Du chef que le canal devait avoir, partout et en tout temps, un mouillage

de deux mètres, et qu'il y avait impossibilité de lui donner cette profondeur dans les limites du contrat ;

2° Du chef que l'uniformité conventionnelle du péage, quel que fût le tonnage des bateaux, avait été détruite par l'arrêté du 22 octobre 1830 ;

S'il y avait lieu, par suite, à condamner le gouvernement à rembourser le prix de toutes les dépenses faites et les dommages et intérêts à dire d'experts ;

S'il y avait lieu subsidiairement à payer aux concessionnaires des indemnités pour excédant de dépenses sur celles présumées ; pour le défaut de profondeur du canal ; pour dommages résultant des arrêtés des 22 octobre 1830 et 13 octobre 1832 ; pour excédant de longueur du canal, et pour augmentation du personnel de son administration ;

S'il y avait lieu, enfin, de leur adjuger une provision dont ils portaient le chiffre à un million.

Les débats auxquels ce procès donna lieu ; les faits qui furent constatés dans l'instruction de l'instance ; les jugemens qui la terminèrent ; les actes de diligence que fit le gouvernement, soit pour s'éclairer sur le mérite des prétentions des concessionnaires, soit pour les combattre, soit pour en prévenir les suites éventuelles, soit enfin pour arriver au résultat le moins désavantageux à l'État, sont suffisamment analysés dans l'exposé des motifs du projet de loi.

Votre commission s'est assurée qu'ils s'y trouvent rapportés avec exactitude, et je me bornerai, par suite, à vous prier d'y reporter, au besoin, votre attention.

Le jugement du 12 mars 1834 a prononcé la résiliation de la concession et a réservé de statuer sur les conséquences de cette résiliation, c'est-à-dire sur la restitution du prix des travaux, et sur les dommages et intérêts.

Quelles eussent été les chances d'une poursuite ultérieure du procès ? Ce n'est pas la place ici d'entrer dans la discussion des points de droit ; la Chambre n'est sans doute pas disposée à s'engager dans pareils débats, alors que ce serait aux tribunaux qu'il appartiendrait d'y statuer, si la transaction n'était pas sanctionnée.

Il doit suffire, semble-t-il, de rechercher si les moyens qui se trouvent en opposition permettent de douter de leur résultat.

Il paraît qu'il faut d'abord tenir pour certain qu'il y a possibilité de donner au canal de la Sambre un mouillage uniforme de deux mètres tout en lui conservant la pente de 5 centimètres par 1,000 mètres de longueur, mais seulement au moyen de travaux autres que ceux prescrits par l'acte de concession.

Ce fait a été constaté par une expertise régulière à laquelle chacune des parties a acquiescé et contre laquelle il ne serait pas possible de revenir.

Mais ce fait, ainsi constaté, était-il de nature à entraîner la résolution du contrat ?

On pourra dire, de la part du gouvernement, que les clauses d'un contrat doivent s'interpréter les unes par les autres ; que la clause qui veut ou promet deux mètres de mouillage, partout et en tout temps, doit se modifier naturellement par celle qui exigeait la pente de cinq centimètres par mille mètres,

et que dès-lors, quels que puissent être, dans l'exécution des travaux et dans l'usage du canal, les inconvéniens d'une pareille combinaison, inconvéniens dont les concessionnaires pouvaient et devaient prévoir les avantages ou les désavantages avant de se rendre adjudicataires, le contrat le voulait ainsi et pas autrement; et l'on pourra argumenter au surplus de l'exécution que la convention avait reçue en ce sens pendant cinq ans.

De la part des concessionnaires, on pourra opposer l'exception de chose jugée résultant du jugement interlocutoire du 13 juillet 1833; on pourra prétendre que ce jugement, contre lequel aucun appel n'a été interjeté, ayant été exécuté sans réserves, on ne peut plus remettre en question le point de savoir s'il y a lieu à résolution, alors qu'il est prouvé que le gouvernement, par son fait ou par celui de ses agens, s'est mis dans l'impossibilité de faire jouir les concessionnaires d'un canal ayant partout, et en tout temps, un mouillage de deux mètres; on invoquera subsidiairement les rapports des ingénieurs pour établir que la clause relative à la pente à donner à chaque bief, n'était pas obstative à l'exécution pleine et entière de l'obligation de donner sur cette pente, dans toute la longueur du bief, les deux mètres de mouillage; que les prévisions des ingénieurs avaient été que tel serait l'effet des affluens et de l'application à la rivière d'une formule scientifique qui n'avait pas répondu à leur attente; et, enfin, on se prévautra des offres mêmes que le gouvernement a faites, après l'expertise et en exécution du jugement interlocutoire, pour en induire qu'il a reconnu lui-même que le contrat lui imposait l'obligation de procurer la profondeur uniforme de deux mètres, indépendamment de la pente stipulée.

A ces diverses considérations le gouvernement pourra bien faire répliquer que l'interlocutoire ne lie pas le juge, et que des offres peuvent toujours être révoquées tant qu'elles n'ont pas été acceptées; mais on ne doit pas se dissimuler que ce sont là des moyens dont l'application au cas actuel est fort douteuse, et que, du reste, en écartant même l'exception de chose jugée, il ne resterait pas moins aux concessionnaires des moyens assez puissans pour établir qu'il a été bien jugé par l'interlocutoire.

On se demandera peut-être quel fut le motif assez pressant qui déterminait le gouvernement à faire ces offres et à ne pas essayer plutôt de faire revenir le tribunal du préjugé résultant de l'interlocutoire. Mais, en présence des faits constatés par l'expertise et des avis et rapports tant antérieurs que postérieurs des ingénieurs, on concevra aisément que la prudence ait pu suggérer ce que l'on a fait, en employant un moyen d'échapper à la résolution qui paraissait plus efficace, celui de faire l'offre d'exécuter aux frais du gouvernement les travaux supplémentaires nécessaires pour donner au canal, partout et en tout temps, les deux mètres de mouillage.

Le jugement définitif du 12 mars 1834 a rejeté ces offres, sous la considération que le droit de forcer les concessionnaires à en souffrir l'exécution ne dérivait ni de la convention ni de la loi, et qu'il en résulterait d'ailleurs une confusion de droits et obligations dans des cas innombrables qui se présenteraient après l'achèvement du canal.

Mais est-il bien vrai que les offres du gouvernement n'étaient justifiées, ni par aucune stipulation de la convention, ni par aucune disposition de la loi?

Ne peut-on pas dire que, puisque la convention, nonobstant la pente de cinq centimètres par mille mètres, avait voulu qu'il y eût en tout temps et partout deux mètres de mouillage, c'était puiser dans la volonté même du contrat l'offre de satisfaire complètement à cette volonté?

Ne peut-on pas dire encore que, puisqu'il était constaté en fait qu'il était possible de donner au canal les deux mètres de mouillage dans toute la longueur de chaque bief, la loi attribuait aux concessionnaires le choix de forcer le gouvernement à faire le nécessaire pour exécuter la convention dans ce sens, et que, par contre, puisqu'il ne s'agissait pas d'une résolution *de plein droit*, la loi prêtait au gouvernement le secours d'échapper à la résolution en se soumettant à cette exécution? Le juge ne tenait-il pas de la loi le pouvoir d'admettre les offres et d'accorder le temps suffisant pour les remplir? Les circonstances n'étaient-elles pas de nature à faire application de ce pouvoir?

La confusion des travaux exécutés par les concessionnaires, et à leurs frais, et ceux supplémentaires que le gouvernement eût dû faire exécuter de son côté, et à ses frais, devait en effet produire une complication de difficultés pour le règlement ultérieur des droits des parties; mais cette confusion était-elle, en droit, un obstacle insurmontable à la recevabilité des offres?

Telles sont les questions qui, abstraction faite de toutes les autres considérations dont il est parlé dans l'exposé des motifs du projet de loi, peuvent mettre en doute le bien jugé et rendre incertain le sort du jugement s'il était soumis à l'épreuve d'une nouvelle discussion.

Mais, admettant que les chances de succès soient égales de part et d'autre, il importe de prévoir quelle serait la position du gouvernement dans un cas et dans l'autre.

Si le jugement est confirmé, le gouvernement devra reprendre le canal, et non seulement il devra rembourser le prix des ouvrages exécutés, qui ont été évalués par la commission d'ingénieurs à la somme de fl. 5,968,000-00, mais il devra en outre payer des indemnités et des dommages et intérêts dont il n'est pas possible d'apprécier le chiffre, et sur lesquels un jugement irrévocable a déjà adjugé une provision de 500,000 fr. à valoir.

Si au contraire le jugement est réformé, le gouvernement aura, au lieu du canal, une charge dont le poids peut devenir accablant. Non seulement la contestation renaît sur les indemnités ouvertes et promises par l'arrêté du gouvernement provisoire, du 22 octobre 1830, et sur celles résultant de l'arrêté du 13 octobre 1832; mais il faut exécuter aux frais de l'État, et sans en recueillir aucun fruit, intérêt ni avantage pendant tout le temps de la concession, les travaux supplémentaires pour assurer au canal le mouillage uniforme de deux mètres, et, à s'en tenir aux devis estimatifs que les ingénieurs en ont dressés, le gouvernement devrait dépenser, de ce chef seulement, une somme d'environ fr. 600,000-00.

Ce n'est pas tout encore, ces ouvrages ayant pour effet de relever, dans chaque bief, le niveau d'eau qui, dans l'état actuel du canal, est déjà très

dommageable pour les propriétés riveraines dans plus d'une localité, donneront nécessairement ouverture à une multitude de nouvelles demandes en indemnités, et, comme le font sagement observer MM. les ingénieurs, il n'est pas possible de prévoir jusqu'à quel point les finances de l'État se trouveraient engagées.

Et puis, comment sortirait-on, sans en être encore surchargé, de cette complication de difficultés qui surgiraient inmanquablement de la confusion des nouveaux travaux rattachés aux anciens? Le moindre inconvénient ne sera pas l'embarras de régler la portion d'entretien qui resterait à la charge de l'État, car il ne lui aurait pas suffi de faire exécuter à ses frais les nouveaux travaux, il faudra bien qu'il les entretienne encore pendant toute la durée de la concession. S'il arrive des infiltrations, la cause en sera attribuée à l'exhaussement du niveau d'eau, et les demandes en indemnités ne tariront pas. Si, ce qui arrive assez fréquemment sur cette rivière, à la fonte des neiges ou à la suite d'un orage un peu considérable, quelque ouvrage d'art est emporté, ce sera encore la faute du rehaussement des digues. Enfin cette confusion sera une source de difficultés, de procès et de dépenses en pure perte pour le trésor.

Il ne faut donc pas se dissimuler qu'en gagnant même le procès, le gouvernement, sans en retirer aucune utilité quelconque, aurait à supporter une première mise de fonds assez importante, outre des indemnités envers les concessionnaires, dont il n'est pas possible d'apprécier la portée, les indemnités innombrables pour subvention ou infiltration des propriétés riveraines, les entretiens annuels des nouveaux ouvrages et les sinistres éventuels.

Ainsi, dans l'état des choses, et dans un cas comme dans l'autre, qu'il gagne ou qu'il perde le procès, le résultat est toujours très désavantageux au gouvernement, et toute la question se réduit à savoir quelle est la position qui, dans l'avenir tout au moins, sera la moins onéreuse pour le pays.

La question ainsi posée, il faut d'abord considérer que si le gouvernement reprend le canal, il ne sera pas nécessaire de faire la dépense du supplément de travaux pour donner au canal les deux mètres de mouillage, et il ne s'exposera pas, par suite, à donner ouverture à de nouvelles demandes en indemnité pour inondation des propriétés riveraines. Il résulte en effet du rapport des ingénieurs, que ces deux mètres de mouillage ne seront pas nécessaires pour mettre la Sambre belge en rapport avec la Sambre française qui est canalisée sur une moindre profondeur.

Il faut considérer ensuite que tant que le canal restera dans les mains des concessionnaires, il ne sera pas facultatif au gouvernement de réduire le péage et de le mettre en rapport avec les autres communications du pays, et surtout avec le chemin de fer, suivant les besoins du commerce et de l'industrie, et de manière à ne pas placer une de nos plus riches contrées hors d'état de supporter la concurrence avec les productions des autres localités. La concession existant, la réduction du péage ne serait possible que par arrangement amiable avec les concessionnaires, et l'on doit s'attendre qu'on n'obtiendrait leur consentement qu'à un prix fort élevé.

Il faut considérer encore, qu'aussi long-temps que le canal restera dans les mains des concessionnaires, il sera fort mal administré, fort mal entretenu, et ne sera pas perfectionné de sitôt; qu'en un mot la navigation n'en obtiendra pas les facilités et les avantages qu'elle doit en recueillir.

Il faut considérer enfin que si, jusqu'à présent que les exportations par la Sambre supérieure ont été entravées et même paralysées tout-à-fait par les travaux de la canalisation de la Sambre française, ce canal n'a pas rapporté un intérêt suffisamment proportionné au capital qu'il faut amortir, le canal de jonction avec l'Oise, qui doit être achevé au plus tard en 1837, ne tardera pas plus long-temps à augmenter les recettes de manière à permettre de réduire les péages en conservant au trésor un revenu proportionné au montant de ses sacrifices.

Si, au contraire, le canal reste aux concessionnaires, ce sont ceux-ci qui recueilleront tout l'avantage que promet un avenir non éloigné, et cela au préjudice du commerce et à nouveaux frais pour le trésor.

Au préjudice du commerce, puisqu'il souffrira du mauvais état de la navigation sans pouvoir espérer aucune réduction sur les péages d'ici à un temps fort reculé.

Aux dépens du trésor, puisqu'il faudra payer, non-seulement des indemnités considérables auxquelles il ne paraît pas possible d'échapper en définitif, mais encore un supplément fort onéreux de travaux, leur entretien et des indemnités incalculables pour les propriétés qu'ils frapperont de stérilité; plus, tous les embarras et les difficultés d'une association de charges dont les concessionnaires recueilleraient seuls les bénéfices.

Ce sont ces diverses considérations qui ont déterminé la commission, instituée par l'arrêté du 26 octobre 1833, à préférer la voie de transaction aux chances ultérieures du procès; ce sont elles qui ont également déterminé la commission, dont je suis l'organe, à adopter la même opinion, dès-lors que les sacrifices à faire n'excèdent pas les bornes d'une juste modération.

C'est cette commission de 1833, dans laquelle figurent plusieurs membres des deux Chambres, qui, après s'être entourée de toutes les pièces du procès, des avis et rapports des ingénieurs et de tous les documens propres à faire apprécier les limites dans lesquelles il convenait de resserrer les obligations transactionnelles, posa les bases de la négociation.

En lisant attentivement les procès-verbaux des opérations de cette commission, votre commission s'est convaincue qu'il n'était pas possible d'espérer d'arriver à des résultats, je ne dirai pas plus avantageux, mais moins onéreux pour le trésor. Et cependant M. le ministre de l'intérieur, après avoir recueilli de nouvelles lumières, et après une négociation prolongée pendant neuf mois, est parvenu à faire conclure la transaction, même en-deça des limites tracées par cette commission.

Les concessionnaires renoncent à la concession; ils retrocedent, libre de toutes charges, le canal avec tous les ouvrages, bâtimens et dépendances, le magasin de Couillet et ses écuries, tous les matériaux approvisionnés, leur bateau dragueur, tout le matériel 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; ils restent chargés du paiement de tous les travaux entrepris et ordonnés, ainsi que de toutes les indemnités dues à des tiers, aux termes du cahier des charges; ils prennent à leur compte, risque et péril, toutes les contestations nées ou à naître avec les propriétaires dépossédés, en s'obligeant à en garantir l'État, et le prix de la cession est fixé à la somme de . . . fl. 6,123,000-00

Chiffre qui ne dépasse pas les limites posées par la commission nommée par l'arrêté du 26 octobre 1833, et qui est en dessous de celui que la commission d'ingénieurs prévoyait devoir être le résultat d'une expertise judiciaire; chiffre sur lequel il faut d'ailleurs tenir compte, non seulement des indemnités qui restent à payer aux propriétaires riverains, desquelles les concessionnaires restent chargés, mais en outre d'une bonification de 261,076 florins 20 cens, à faire sur le calcul des intérêts; de manière que le prix de la rétrocession n'est réellement que de. fl. 5,861,923-70

Cette bonification résulte de ce que les intérêts des avances qui ont été faites aux concessionnaires sous le gouvernement précédent et par la banque, avances que le gouvernement belge prend à sa charge, ont été calculés à 6 p. %, tandis qu'ils ne seront payés qu'au taux de 5 p. %.

Une autre circonstance qui mérite aussi d'être prise en considération, c'est que la transaction pourra recevoir son exécution sans créer aucun embarras financier, et de manière à laisser au gouvernement la facilité de se libérer successivement sans devoir recourir à de nouveaux moyens de recette.

Le gouvernement prend à sa charge, en déduction du prix, la dette des concessionnaires envers le gouvernement précédent, la créance de la banque et celle de la veuve Thirionnet à laquelle il a déjà dû satisfaire par suite de condamnation judiciaire.

La créance du gouvernement précédent est de deux millions de florins en principal, non compris les intérêts, et il ne s'agira de la liquidation de cette dette, tant en principal qu'en intérêts échus et à échoir, s'il s'en agit un jour, que dans un temps plus ou moins reculé.

La créance de la banque a été régularisée contradictoirement entre elle et le ministre de l'intérieur. Elle est définitivement fixée par contrat du 3 août de cette année, où il est stipulé qu'elle ne sera pas exigible avant la liquidation éventuelle à faire avec la Hollande, libre toutefois au gouvernement de s'en libérer plus tôt, s'il le trouve convenir.

Déduction faite, sur le prix de la rétrocession, du montant de ces créances que le gouvernement prend à sa charge, et de celle de la veuve Thirionnet, qu'il a déjà amortie lui-même, il ne restera dû aux concessionnaires que la somme de francs 2,490,000-00

Le gouvernement ne paie pas immédiatement cette somme. Deux mois après l'allocation consentie par les Chambres, il délivre en bons du trésor payables à un an et à l'intérêt de 4 $\frac{1}{2}$ p. %, celle de francs 1,490,000-00

Le million restant ne sera payé que pour moitié en bons du trésor et au cours de ces effets au 1^{er} janvier 1837, et l'autre moitié en numéraire, le

1^{er} janvier 1840, sous la condition qu'alors les concessionnaires auront rempli toutes les conditions que leur impose la transaction et notamment toutes réclamations provenant de leurs faits.

Pour le surplus, la transaction renferme, dans tous les autres détails, les stipulations propres à prévenir toutes difficultés ultérieures et assurer au gouvernement la jouissance paisible du canal.

Quelqu'élevé que soit le prix de la rétrocession, il ne sera cependant pas autant onéreux aux finances de l'État qu'on pourrait d'abord se l'imaginer.

Les intérêts des sommes qui composent ce prix, les frais d'entretien et d'exploitation, et les intérêts de la somme nécessaire pour donner un tirant d'eau régulier d'un mètre 60 centimètres, ce qui sera suffisant pour mettre le canal en rapport avec la Sambre française, porteront la charge annuelle à supporter par l'État, conformément aux détails fournis par le ministère, à fr. 471,354-05

Les recettes de la Sambre, en 1834, se sont élevées, non obstant la réduction d'un quart sur les péages, à. fr. 267,460-02

Mais il faut faire la part de la diminution de produit occasionnée par les travaux de la canalisation de la Sambre française, qui vient seulement de s'ouvrir à la navigation, comme il faut tenir compte également de l'augmentation des recettes qui sera le résultat non douteux du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, qui est actuellement en construction et qui doit être achevé au plus tard en 1837; de manière qu'il y a un espoir fondé que le gouvernement ne tardera pas à être amplement dédommagé de ses sacrifices.

D'après toutes ces considérations, votre commission n'a pas hésité à partager l'opinion et les vues de la commission nommée par l'arrêté du 26 octobre 1833, et elle a été unanimement d'avis que la transaction conclue entre M. le ministre de l'intérieur et les concessionnaires de la canalisation de la Sambre est opportune, et qu'il y a lieu par suite à ouvrir au gouvernement les moyens d'en assurer l'exécution.

Votre commission s'est livrée ensuite à l'examen du projet de loi destiné à pourvoir à cette exécution.

Ce projet devra subir quelques modifications et additions par suite de quelques circonstances dont je vais vous rendre compte.

J'ai déjà fait observer précédemment qu'après avoir conclu la transaction avec les concessionnaires, M. le ministre de l'intérieur avait régularisé avantageusement la créance de la banque à la charge de ces derniers.

Cet arrangement, qui a été signé le 3 de ce mois, renferme la stipulation suivante :

La Société générale s'interdit de demander le remboursement des capitaux de la dette que le gouvernement prend ici à sa charge, aussi long-temps que la liquidation prévue par l'art. 13, § 5 du traité du 15 novembre 1831, n'aura pas été effectuée, excepté néanmoins dans le cas de dissolution de cette Société avant cette liquidation, auquel cas ce remboursement devra avoir lieu immédiatement.

Il s'opérera compensation jusqu'à due concurrence, d'une part, entre ces

capitaux et le prorata d'intérêts d'iceux alors dus, et, d'autre part, la somme qui, par l'effet de cette liquidation pourrait être attribuée à la Belgique, à charge de la Société générale.

Si cette somme était insuffisante pour éteindre la dette du gouvernement envers la Société générale, celui-ci s'oblige à rembourser à cette Société, immédiatement après la liquidation, le capital de 1,795,200 florins, augmenté des intérêts capitalisés à la date des présentes, et le prorata des intérêts alors dus, ou telle partie de cette dette qui ne serait pas éteinte par l'effet de la compensation prévue ci-dessus. Toutefois le gouvernement pourra, sans attendre la liquidation avec la Hollande ou la dissolution de la Société générale, se libérer envers cette dernière, à telle époque qu'il jugera convenable, en payant les sommes principales et accessoires qui seraient dues aux termes du présent contrat.

L'exigibilité de la créance de la banque étant ainsi renvoyée à une époque éventuelle, plus ou moins reculée, en laissant au gouvernement la faculté de s'en libérer plutôt, par compensation ou par tout autre mode de paiement, la demande du crédit de 4,481,201 francs 93 centimes, que renfermait l'art. 2 du projet de loi, et qui était destiné au solde de cette créance, n'avait plus d'objet. Aussi, en donnant avis à votre commission de cet arrangement, M. le ministre proposa lui-même une nouvelle rédaction des art. 2 et 3 du projet de loi, rédaction que votre commission a adoptée, comme conséquence du contrat passé avec la Société générale le 3 de ce mois.

On vient de remarquer que l'exigibilité de la créance de cette Société avait été ajournée, par ce contrat, à l'époque où la liquidation à faire avec la Hollande, en vertu de l'art. 13, § 5 du traité du 15 novembre 1831, serait effectuée pour opérer alors compensation avec la somme qui, par l'effet de cette liquidation, serait attribuée à la Belgique à la charge de cette Société.

En insérant cette clause dans ce contrat, M. le ministre de l'intérieur y a joint les réserves suivantes :

Il doit finalement être entendu que, par les stipulations qui précèdent, il n'est rien innové à la position, soit du gouvernement, soit de la Société générale, telle qu'elle résulte des lois et du traité du 15 novembre.

Votre commission pense qu'il résulte suffisamment de ces réserves que M. le ministre de l'intérieur n'a nullement entendu reconnaître, ni que la Belgique se trouverait actuellement liée envers la Hollande par le traité du 15 novembre, ni que le gouvernement belge dût attendre ou consentir à attendre la liquidation prévue par ce traité, pour pouvoir exercer les droits et actions qui lui appartiennent envers cette Société, soit du chef du solde du caissier général du gouvernement précédent, soit de tout autre chef.

Cependant, pour qu'il soit bien constaté que c'est dans ce sens qu'il faut entendre ces réserves; pour empêcher toute induction contraire, et pour éviter qu'on ne vienne soulever la moindre difficulté sur ce point, votre commission a pensé qu'il était utile d'en faire l'objet d'une disposition expresse de la Chambre, et c'est ce qu'elle vous propose dans un article additionnel au projet de loi.

Votre commission a aussi remarqué qu'au nombre des objets que comprend

la rétrocession du canal de la Sambre, il se trouve des petites parcelles de terre, prairies et terrains vagues qui, n'étant pas nécessaires à l'exploitation du canal, pourraient être avantageusement aliénés et venir ainsi au secours des sacrifices que la transaction impose au trésor, et elle vous propose, en conséquence, d'insérer dans la loi une disposition spéciale par laquelle le gouvernement serait autorisé à les aliéner.

Enfin, au moyen des amendemens et des additons dont je viens d'exposer les motifs, le projet de loi que votre commission soumet à votre approbation, est conçu dans les termes suivans :

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présens et à venir, salut !

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les fonds nécessaires pour l'exécution de la transaction avenue entre les concessionnaires de la canalisation de la Sambre et le département de l'intérieur, le 15 avril présente année, seront mis à la disposition de ce département.

ART. 2.

Il est ouvert au département de l'intérieur un crédit de francs 1,490,000-00 pour paiement à faire aux concessionnaires de la Sambre, conformément au § 1^{er} de l'art. 10 de cette transaction.

ART. 3.

Il pourra être émis des bons du trésor à concurrence de ladite somme de francs 1,490,000-00, s'il n'est fourni d'autres ressources avant l'échéance du terme de paiement fixé dans la transaction.

ART. 4.

Le gouvernement est autorisé à aliéner toutes les parcelles de terre, prairies ou autres terrains compris dans la rétrocession du canal, dont la conservation dans les mains du domaine n'est pas nécessaire à son exploitation.

ART. 5.

Quelles que soient les stipulations que renferme ladite transaction, ainsi que le contrat signé le 3 août suivant,

entre le ministre de l'intérieur et la Société générale pour favoriser l'industrie, relativement à la dette des concessionnaires, dont le gouvernement belge se charge envers elle, il ne pourra en être inféré aucune induction, reconnaissance ou exception préjudiciables à l'exercice actuel des droits, actions et prétentions du gouvernement envers cette Société, de quelque chef que ce soit.

Mandons et ordonnons, etc.

Le Président-rapporteur,

FALLON (ISIDORE).