

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 26 AVRIL 1888.

---

### Achèvement de la canalisation de la Meuse entre la fonderie à canons et le barrage de Hermalle-sous-Argenteau.

(Pétitions des administrations communales, conseils communaux, conseillers provinciaux, industriels, commerçants et bateliers de Wandre, Fléron, Jupille, Visé, Bressoux, Grivegnée, Queue-du-Bois, Bellaire, Saive, Retinne, Beyne-Heusay, Housse, Saint-Remy, Feneur et Richelle, présentées les 12 mai et 6 juillet 1887.)

---

#### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE <sup>(1)</sup>, PAR M. NEEF-ORBAN.

---

MESSIEURS,

Par diverses pétitions datées du mois d'avril 1887, les administrations communales de Jupille, Visé, Bressoux, Grivegnée, Queue-du-Bois, Bellaire, Saive, Retinne, Beyne-Heusay, Housse, Richelle, Saint-Remy, Feneur, Wandre, Fléron et Cheratte, de très nombreux industriels, commerçants, agriculteurs et propriétaires de ces localités demandent aux Chambres législatives d'intervenir auprès du Gouvernement à l'effet de réclamer l'achèvement de la canalisation de la Meuse entre le barrage de la fonderie à canons de Liège et celui de Hermalle-sous-Argenteau.

Ces pétitions sont appuyées par l'Union des Charbonnages, Mines et Usines métallurgiques de la province de Liège, par la Chambre de commerce de Liège, Huy et Waremme, par l'Association des bateliers et par le conseil provincial de Liège.

---

(1) La commission permanente de l'industrie est composée de MM. MEEUS, *président*; NEEF-ORBAN, GILLIEUX, JANSSENS, SYSTEMANS, DE LAET, DE HEMPTINNE, DUMONT, NOEL, BEECKMAN et DE SMET-DE NAEVER.

La question est ancienne et date de l'ouverture du canal de Liège à Maestricht en 1843. A différentes reprises, le Gouvernement, par l'organe de plusieurs honorables chefs du Département des Travaux publics, a reconnu l'utilité de ce travail et promis de soumettre aux Chambres législatives une proposition à l'effet de le réaliser.

Par suite des travaux exécutés à Liège et en amont, de la construction du canal latéral, et du détournement des eaux du fleuve pour alimenter les irrigations de la Campine, le régime de la Meuse à l'aval de Liège a subi une influence telle qu'il n'est plus possible de naviguer en été, même avec des bateaux à vide, et que toute cette contrée est inondée chaque fois qu'on ouvre les barrages de l'amont pour faciliter l'écoulement des eaux.

Le Gouvernement a cru donner satisfaction aux intéressés en décrétant les barrages de Visé et de Hermalle-sous-Argenteau et la jonction de la Meuse au canal latéral à Lixhe en 1861 ; mais on constate que ces travaux ne permettent pas de remonter en tout temps avec les bateaux chargés au delà de Hermalle et que les principaux établissements à desservir sont situés entre Bressoux et Cheratte et sur les routes du plateau de Herve aboutissant à la Meuse entre ces deux localités. Il résulte de cette situation que depuis plus de 40 ans le Gouvernement a enlevé à ses riverains la voie fluviale dont ils jouissaient précédemment et qui est si nécessaire au transport des matières pondéreuses, tandis qu'il décrétait de grands travaux en faveur de leurs concurrents des autres parties du pays.

De plus, les nombreuses populations de cette contrée ont aussi perdu les avantages qu'elles tiraient d'un service de bateaux à vapeur entre Liège et Visé, service qui a été supprimé par suite de l'irrégularité apportée au régime du fleuve.

Cette situation oblige les charbonnages, les industries diverses et les nombreux habitants de la rive droite de la Meuse à l'aval de Liège, à se servir d'une ligne de chemin de fer concédée dont les tarifs intérieurs sont beaucoup plus élevés que ceux de l'État et du Nord-Belge pour les voyageurs et surtout pour les matières pondéreuses qui sont taxées comme il suit par 1000 kilogrammes :

	Charbons.	Mitrailles.	Fontes et scories
De Longdoz à Jupille . . . .	1.00	1.10	1.20
De Longdoz à Wandre. . . .	1.20	1.40	1.40

Tandis que le tarif intérieur de l'État et du Nord-Belge taxerait :

	Charbons.	Mitrailles.	Fontes et scories.
De Longdoz à Jupille . . . .	0,80	0,80	0,80
De Longdoz à Wandre. . . .	0,98	0,98	0,98

Soit comme différences en plus :

	Charbons.	Mitrailles.	Fontes et scories.
De Longdoz à Jupille . . . .	23 p. %	37 p. %	50 p. %
De Longdoz à Wandre . . . .	22 p. %	43 p. %	43 p. %

Cette situation onéreuse s'est encore aggravée par un relèvement de taxe de 2 kilomètres appliqué aux expéditions passant par Longdoz depuis l'organisation de la gare de Kinkempois, malgré les justes réclamations qui ont été adressées à l'Administration des chemins de fer de l'État par l'Union des Charbonnages, Mines et Usines métallurgiques de la province de Liège.

Les seize communes qui pétitionnent possèdent des charbonnages, des laminoirs, des ateliers de construction, une fabrique de chaudières très importante, une papeterie, des fours à chaux, des fabriques de canons de fusils, des meuneries, des brasseries, etc., etc., qui reçoivent leurs matières premières des contrées situées sur les voies navigables, et qui expédient leurs produits aux établissements longeant la Meuse et vers la France, la Hollande ou les pays d'outre-mer.

Il s'y trouve en outre de nombreux négociants et petits industriels qui sont susceptibles de se servir de la Meuse si elle était navigable, pour le transport de leurs marchandises et pour leurs nombreux rapports avec la ville de Liège et les populeuses communes situées à l'amont. On y trouve aussi de vastes terrains vagues longeant le fleuve et qui pourraient servir au développement de l'industrie liégeoise.

Depuis les changements apportés au régime du fleuve, plusieurs charbonnages et établissements industriels ont été obligés de chômer ou de cesser tout travail, au grand détriment de la population ouvrière; et il ne serait que temps de donner enfin satisfaction aux nombreux intéressés qui ont eu le courage de maintenir en activité les industries existantes, malgré leurs causes évidentes d'infériorité. On aiderait ainsi au développement de l'industrie et du commerce de ces localités si délaissées, qui ont cependant participé aux grandes dépenses d'appropriation du port d'Anvers et des voies navigables, ayant eu pour but de favoriser l'exportation. Elles ont le droit d'être, à leur tour, raccordées aux grandes voies fluviales et maritimes et méritent la sollicitude du Gouvernement, aussi bien par la richesse de leur sol et des importants gisements miniers qui s'y trouvent que par les grandes industries qui s'y sont implantées et qui sont menacées de disparaître si on ne leur accorde promptement la satisfaction à laquelle elles ont un droit incontestable. La justice distributive commande de rendre à ces riverains l'usage du fleuve dont on a altéré le régime, dans un intérêt public, bien certainement, mais à leur détriment personnel et au profit de leurs concurrents.

La Commission permanente de l'industrie appuie la conclusion des pétitions dont il s'agit. Elle propose de les renvoyer à M. le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, en les recommandant à sa bienveillante sollicitude, et en le priant de faire connaître à la Chambre, à l'occasion du prochain examen du Budget des dépenses extraordinaires, où en sont les études promises de son Département sur cette importante question.

*Le Rapporteur,*  
O. NEEF-ORBAN.

*Le Président,*  
EUGÈNE MEEUS.

