

(¹)

(N° 25.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 DÉCEMBRE 1880.

Convention conclue, le 2 août 1880, entre le Gouvernement et la ville de Gand, au sujet de l'avant-port de cette ville (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DEVIGNE

MESSIEURS,

La création d'un avant-port à Gand, à l'extrémité du canal de Terneuzen, a déjà été décidée en principe par la Législature; de nouvelles installations maritimes furent, dès le premier abord, considérées comme le complément indispensable des travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal; le plan en a été élaboré par une commission instituée par arrêté de M. le Ministre des Travaux publics du 13 avril 1875; la loi du 26 août 1880 a voté le premier crédit pour effectuer les expropriations nécessaires. Il ne reste plus aujourd'hui qu'à arrêter les parts d'intervention du Gouvernement et de la ville de Gand, leurs obligations et leurs droits respectifs.

Le Gouvernement a conclu, le 2 août dernier, avec la ville de Gand une convention qui règle cet objet et que le projet de loi actuel soumet à notre ratification.

Les diverses clauses de cette convention n'ont donné lieu à aucune critique de la part des sections qui toutes ont voté le projet à l'unanimité. Deux sections ont toutefois demandé à être instruites des dépenses que la construc-

(1) Projet de loi, n° 12

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. WILLEQUET, DEVIGNE, DE CHIMAY, LUCQ, LESCARTS et D'ELHOUNGNE.

tion de l'avant-port entraînerait à charge du Trésor. La section centrale ayant posé la question au Gouvernement, celui-ci a répondu que les travaux sont évalués à la somme totale de 6,454,000 francs se décomposant comme suit :

Expropriations	fr.	1,200,000
Construction de l'avant-port (avec mur fondé à 7 ^m ,50 sous la flottaison)		3,754,000
Cales sèches		1,500,000
		6,454,000
TOTAL	fr.	6,454,000

Il importe d'observer ici que cette dépense sera productive, puisque le Trésor partagera avec la ville les recettes de l'avant-port dans la mesure de sa contribution.

Dans le sein de la section centrale le projet a donné lieu à diverses observations qui se trouvent reproduites dans les considérations qui vont suivre.

La présente convention se trouve modelée, dans presque toutes ses parties, sur celle conclue en 1874 avec la ville d'Anvers pour ses nouvelles installations maritimes.

Comme à Anvers le Gouvernement prend à sa charge le coût des expropriations et l'infrastructure, la ville de Gand les travaux de superstructure, tels que magasins, hangars, grues, enfin tout l'outillage. Ces travaux de superstructure sont évalués par la ville à une somme approximative de 5 millions. L'État assume également le creusement de deux cales sèches, complément nécessaire du port, et dont les recettes doivent d'ailleurs, d'après l'expérience actuellement acquise dans les autres stations maritimes, fournir un intérêt rémunérateur.

Le mur de quai de la rive droite sera établi de manière à ménager un mouillage éventuel de 7^m50 sous la jauge réglementaire du bief supérieur du canal. Cette profondeur, qui n'est point utilisable pour le moment, prévoit sagement l'avenir. L'expérience des dernières années établit en effet que le tonnage des navires a augmenté, d'une manière constante, dans des proportions énormes et ce mouvement progressif ne semble point à la veille de s'arrêter.

Les largeurs de 90 et 60 mètres données au quai semblent de nature à devoir satisfaire aux exigences.

L'article 6 relatif au partage des recettes suit les conditions arrêtées par la convention du 16 janvier 1874. Il est de plus stipulé que les frais d'entretien des cales sèches seront prélevés par l'État. Cette condition est équitable, l'État se chargeant seul de la construction de ces cales.

La section centrale considère d'autre part aussi comme équitable que le tantième des frais de gestion et de surveillance à prélever par la ville ne soit établi à forfait, d'une manière fixe, qu'après la cinquième année qui suivra l'achèvement complet des travaux d'amélioration du canal de Gand à Terneuzen. Il n'est guère permis, en effet, de prévoir qu'avant une période de

cinq années, la voie nouvelle ouverte au commerce maritime de la ville de Gand par l'amélioration du canal, aura produit toutes les conséquences que l'on est en droit d'en attendre. Il ne faut pas perdre de vue qu'il ne s'agit pas seulement d'améliorer et de compléter à Gand, comme à Anvers, l'aménagement intérieur du port, mais qu'il faut aussi, par l'approfondissement et l'élargissement du canal, ouvrir au port de Gand un accès nouveau, enlever un obstacle qui jusqu'ici l'a placé dans une situation inférieure. Il en résultera sans doute que l'activité du port augmentera progressivement, d'année en année, pour atteindre, après un certain laps de temps, son développement normal. C'est, aux yeux de la section centrale, un motif pour que, après l'expiration des cinq premières années, quand il s'agira de fixer de commun accord et à forfait le tantième des frais de gestion et de surveillance, l'État ne s'en tienne pas à une moyenne prise sur les cinq années, mais considère le chiffre atteint dans l'année la plus prospère.

L'article 10 stipule que l'article 6, relatif au partage des recettes brutes, sera appliqué à dater du 1^{er} janvier qui suivra l'époque à laquelle les travaux de l'avant-port auront été remis à la ville pour en prendre la gestion. Cette disposition, copiée de la Convention de 1874, laisse dans le doute le sort des recettes qui seront effectuées depuis le jour de la remise de l'avant-port à la ville jusqu'au 1^{er} janvier suivant. Si l'époque de la remise devait ne pas correspondre à une date se rapprochant du 1^{er} janvier, il serait, dans la pensée de la section centrale, nécessaire qu'une convention spéciale réglât pour lors le partage des recettes intercalaires.

L'article 11 porte : « La ville de Gand s'engage à pousser activement les travaux des installations maritimes dont la charge lui incombe. » Un membre de la 6^e section a demandé quelle était la sanction de cet engagement?

Nous répondrons qu'aucune sanction ne semble nécessaire, l'intérêt le plus évident de la ville de Gand devant répondre suffisamment de l'activité que celle-ci apportera à l'exécution des travaux qui lui incombent. Déjà, au mois de décembre 1879, la ville a contracté un emprunt de douze millions dont la moitié est destinée aux travaux maritimes. Il n'est point à craindre qu'elle laisse ces fonds improductifs et ne se hâte pas de réaliser un travail qui est attendu par toute la population de Gand avec la plus légitime impatience.

Il reste à faire une dernière observation relativement au droit de rachat réservé à la ville par l'article 12. Il résulte de l'examen des négociations qui eurent lieu entre le Gouvernement et la ville de Gand, que celle-ci avait demandé que le complément de recettes à bonifier par elle ne devrait parfaire qu'un intérêt de $3\frac{1}{2}$ p. $\%$. Le Gouvernement n'a pas accueilli cette manière de voir et a exigé 4 p. $\%$.

La section centrale estime que la proposition de la ville de Gand aurait pu être accueillie. N'a-t-on pas vu, depuis une trentaine d'années, l'intérêt de l'argent descendre successivement de 5 à $4\frac{1}{2}$ et ensuite à 4 p. $\%$? N'est-il pas possible et même assez probable que d'ici à un nombre indéterminé d'années il sera descendu à $3\frac{1}{2}$ p. $\%$? Et en tous cas cet intérêt ne constituerait-il pas dans l'espèce actuelle un bénéfice rémunérateur pour l'État? La section centrale n'insiste cependant pas sur ce point et ne propose aucun amendement, moyennant de faire observer que, dans le cas de rachat, l'État sera toujours

libre de consulter les circonstances pour prendre, en dehors des termes de la présente convention, telles mesures qu'il croira justes et opportunes en faveur du port de Gand. Il est permis de se demander pourquoi, arrivant le rachat, l'État exigerait d'une part d'être pleinement indemnisé de tout le capital avec les intérêts 4 p. % mis par lui dans l'entreprise et ne consentirait pas d'autre part à intervenir par voie de subside dans le coût des travaux exécutés ? Les installations maritimes de la ville de Gand ne seraient-elles pas un objet d'utilité générale ? Or, quand on voit l'État intervenir, par voie de subside, pour encourager tous les grands travaux d'utilité publique entrepris par les communes, on se demande en vain pourquoi il n'accorderait pas alors, selon les circonstances et d'ailleurs sous la ratification de la Législature, un concours financier que sans doute il n'aurait pu refuser absolument aujourd'hui, si la ville de Gand avait entrepris la création de son avant-port à ses frais exclusifs.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la section centrale a adopté, à l'unanimité, le projet de loi.

Le Rapporteur,
J. DE VIGNE.

Le Président,
J. DESCAMPS.
