Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 AVRIL 1843.

RAPPORT

Fait par M. MAERTENS, au nom de la section centrale (1) chargée d'examiner le projet de loi tendant à appliquer le régime du canal de Terneuzen aux canaux d'Ostende à Bruges et à Gand (2).

MESSIEURS,

D'après l'art. 26 du traité conclu avec la Hollande, le 5 novembre 1842, les navires venant de la mer, pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen ou vice versâ, ne sont assujettis, pour le parcours de ce canal et la manœuvre des ponts et écluses, au paiement d'aucun droit, peage ou rétribution, quelles qu'en puissent être la dénomination et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

Et pour ce qui concerne la navigation intérieure de ce même canal, en attendant une révision complète des tarifs et arrêtés qui régissent la matière, l'art. 28 du même traité porte : dès à présent les droits de navigation sont réduits aux deux tiers du tarif actuel et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service public pour transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtiments et embarcations exclusivement chargés de poissons

(1) La section centrale était composée de MM. LIEDTS, président, DE THEUX, DE SMET, THURION, KERVYN, VAN CUTSEM, et MAERTENS, rapporteur.

(2) Projet de loi, n^o 49.

frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne payeront que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

Ces dispositions constituent un privilège en faveur du canal de Terneuzen, au préjudice des canaux d'Ostende à Bruges et à Gand, qui forment une voie de navigation analogue à celle du canal de Terneuzen. Il a donc semblé équitable au Gouvernement de leur appliquer le même régime qu'à ce dernier canal. D'ailleurs, en faisant disparaître l'anomalie qui existe aujourd'hui entre ces deux voies de navigation, le trésor lui-même ne peut qu'y gagner, puisqu'en nivelant sur les canaux d'Ostende à Bruges et à Gand les péages à l'égal de ceux qui se perçoivent sur le canal de Terneuzen, et en attirant ainsi la navigation maritime sur Gand, par le port d'Ostende et le canal de Bruges, l'État économise le remboursement du péage de l'Escaut qu'il est tenu de faire à la Hollande, pour tous les navires qui prennent la voie du canal de Terneuzen. La ville de Gand, de son côté, doit aussi profiter de la mesure, attendu qu'alors deux lignes de navigation libres de péages viendront aboutir à son port.

C'est guidé par ces motifs que le Gouvernement, dans la séance du 28 novembre 1844, a proposé à la législature un projet de loi dont les deux premiers articles sont conçus comme suit :

ART. 1^{er}. « L'exemption de tous droits résultant de l'art. 26 du traité du » 5 novembre 1842 (*Journal officiel*, n^o 24), pour la *navigation maritime* du » canal de Terneuzen sera appliqué pour le parcours des canaux d'Ostende à » Bruges et à Gand, aux navires venant par ces canaux de la mer en Belgique, » et *vice versa*. »

ART. 2. « Les tarifs actuels des canaux d'Ostende à Bruges et à Gand seront, » quant à la *navigation intérieure*, sur ces canaux, réduits dans la proportion, » indiquée pour le canal de Terneuzen, par le § 3 de l'art. 28 du traité du » 5 novembre 1842. »

La disposition de l'art. 1^{er} a obtenu l'assentiment de toutes les sections, ainsi que de la section centrale, qui l'a adoptée à la majorité de six voix, un membre s'étant abstenu. Une section même aurait voulu aller plus loin : elle a adopté une proposition tendant à allouer une prime à tous les navires qui entreraient dans le pays par le port d'Ostende. La section centrale croit devoir recommander cet objet à l'attention du Gouvernement.

L'art. 2 a été admis par cinq sections ; une seule, la première, dans laquelle quatre membres étaient présents, l'a repoussé par deux voix, les deux autres membres se sont abstenus ; cette section ne voit pas sur quel principe cette disposition repose, il n'y a pas, d'après elle, de situation identique pour le canal de Terneuzen, *canal international*, et les canaux d'Ostende à Bruges et à Gand, *canaux intérieurs*. Elle craint d'ailleurs que ce précédent ne provoque des demandes de réduction de tarifs, qui frappent la navigation intérieure sur d'autres canaux du pays.

Cette opinion a été partagée par quelques membres de la section centrale,

qui niant, quant à la navigation intérieure, toute similitude entre les deux canaux et ne voulant poser de précédent qui, selon eux, devrait faire accorder le même dégrèvement sur tous les canaux de l'État, ont refusé leur appui à l'art. 2. D'autres membres ont soutenu que les canaux de Terneuzen à Gand et d'Ostende à Gand, créés tous les deux dans le même but, ayant l'un et l'autre la même destination, il était de toute équité d'assimiler les droits à percevoir sur ces deux canaux aussi bien pour la navigation intérieure que pour la navigation maritime. Ils ont de plus fait remarquer que les autres canaux de l'intérieur seraient d'autant moins fondés à réclamer, que la proposition du Gouvernement ne tend qu'à dégrever les canaux d'Ostende à Bruges et à Gand des droits excessifs, dont ils ont été frappés par des règlements provinciaux avant leur reprise par le Gouvernement, et à les relever ainsi de la position défavorable et exceptionnelle dans laquelle ils se trouvent aujourd'hui.

Après une assez longue discussion l'art. 2 ayant été mis aux voix, trois membres l'ont rejeté, deux l'ont adopté et deux se sont abstenus.

Les art. 1^{er} et 2 du projet du Gouvernement parlant des navires indistinctement, sont applicables non-seulement aux navires belges, mais encore à ceux des pays étrangers.

Cependant il peut se présenter des motifs qui soient de nature à retirer cette faveur aux derniers, et cette faculté le Gouvernement la demande par le § 1^{er} de l'art. 3, ainsi conçu :

« Le Gouvernement pourra suspendre, en tout ou en partie, l'effet des dispositions qui précèdent, à l'égard des navires des pays où la navigation belge sera soumise à des surtaxes. »

Cette disposition a été admise par toutes les sections, à l'exception de la 3^e, qui voudrait n'accorder la faveur de l'exemption des droits ou de la réduction des tarifs qu'aux navires belges et aux navires étrangers des pays où la navigation belge n'est soumise à aucune surtaxe et donner au Gouvernement la faculté d'étendre cette faveur aux autres navires étrangers, en stipulant les conditions de cette extension dans l'intérêt du pays. Elle invite, en conséquence, la section centrale à modifier dans ce sens le § 1^{er} de l'art. 3.

Cette proposition ayant été communiquée au Gouvernement, il y a été répondu qu'on considérerait cette restriction inutile par la raison principale que la généralité des navires étrangers (les navires français et ceux des Deux-Siciles exceptés) étant assimilés, par suite d'arrangements, aux navires belges pour les droits de navigation de toute espèce, la restriction ne trouverait que peu ou point d'application. D'ailleurs les péages qu'il s'agit de supprimer pour les navires venant de la mer ou y allant, sont trop modérés pour qu'une pareille restriction ait aucune portée. Il semble que le mieux est dès-lors de s'en tenir au premier alinéa de l'art. 3, lequel permet au Gouvernement d'appliquer des restrictions aux pavillons étrangers, le cas échéant.

Malgré ces observations, la majorité de la section centrale, entrant dans les

vues de la 3^e section, a décidé, par 4 voix contre 3, de substituer la rédaction suivante à celle proposée par le Gouvernement :

« La disposition de l'article précédent est applicable aux navires étrangers » des pays où la navigation belge n'est soumise à aucune surtaxe. Le Gouvernement est autorisé à l'étendre aux pavillons des autres nations, si l'intérêt » du pays l'exige. »

Par cette rédaction, qui formera l'art. 2 du projet, il est devenu nécessaire de limiter la disposition de l'art. 1^{er} aux navires belges. A cet effet, le mot *nationaux* sera inséré dans cet article.

Le § 2 de l'art. 3 porte que les dispositions des art. 1^{er} et 2, en ce qui concerne les droits de pont sur le canal de Bruges à Gand, ne recevront leur application qu'à l'expiration des baux courants, sauf résiliation à l'amiable pure et simple de ces baux.

Cet alinéa a été adopté sauf, toutefois, à le restreindre à la navigation maritime par suite du rejet de l'art. 2. Présentant une disposition transitoire, il formera un article séparé.

D'après les décisions qui précèdent la section centrale a l'honneur de proposer à la Chambre le projet de loi imprimé à la suite du présent rapport, en regard de celui présenté par le Gouvernement. Il a été dans son ensemble adopté par cinq voix, deux membres s'étant abstenus.

Il nous reste à rendre compte de deux points qui ont fixé l'attention des sections et à l'égard desquels la section centrale a recueilli les renseignements réclamés par ces sections.

1^{er} Point. Dans l'exposé des motifs accompagnant le projet de loi, il est dit, que par l'exemption proposée pour la navigation maritime et la réduction pour la navigation intérieure, on peut évaluer la perte que fera le trésor à environ fr. 20,000.

La 1^{re} section a invité la section centrale de se faire présenter les bases du calcul sur lequel cette prévision repose. Voici ce que le Gouvernement a répondu à cette demande :

« Dans l'état des choses, la moyenne des produits du canal de	
» Bruges à Ostende, s'élève à. fr.	27,000
» Ceux du canal de Gand à Bruges, à	18,000
» Total. fr.	45,000
» Dans l'hypothèse où les navires de mer contribueraient pour	
» un quart dans cette recette, il y aurait d'abord pour première	
» déduction	11,250
» Reste.	33,750
» Et pour deuxième déduction, un tiers pour la réduction accordée	
» aux navires de l'intérieur	11,250
» Reste. fr.	<u>22,500</u>

» D'où il suit que la recette, après l'expiration des baux des ponts, ne pro-
» duira plus que fr. 22.500. »

2^e point. La 2^e section a désiré connaître le mouvement du port d'Ostende, avant et depuis le traité du 5 novembre 1842.

En voici le relevé à l'entrée et à la sortie à partir de 1838 (V. page 588 du tableau général du commerce, en 1843) :

	1838	1839	1840	1841	1842	1843
PORT D'OSTENDE. — Entrée et sortie réunies.	1,182	1,059	753	904	1,068	965

En 1844, les entrées et sorties réunies ne se sont élevées qu'au chiffre de 936.

Le même tableau présente pour le port de Gand, par Terneuzen, le mouve-
suivant :

	1838	1839	1840	1841	1842	1843
GAND (Terneuzen). — Entrée et sortie réunies . . .	»	51	290	285	356	442

Le rapporteur,
J. MAERTENS.

Le président,
LIEDTS.

PROJET DE LOI.

Projet du Gouvernement.

LEOPOLD, ROI DES BELGES, ETC.

ARTICLE PREMIER.

L'exemption de tous droits résultant de l'art. 26 du traité du 5 novembre 1842 (*Journal officiel*, n° 24), pour la *navigation maritime* du canal de Terneuzen, sera appliquée, pour le parcours des canaux d'Ostende à Bruges et à Gand, aux navires venant par ces canaux de la mer en Belgique, et *vice versa*.

ART. 2.

Les tarifs actuels des canaux d'Ostende à Bruges et à Gand seront, quant à la *navigation intérieure* sur ces canaux, réduits dans la proportion indiquée pour le canal de Terneuzen, par le § 3 de l'art. 28 du traité du 5 novembre 1842.

ART. 3.

Le Gouvernement pourra suspendre, en tout ou en partie, l'effet des dispositions qui précèdent, à l'égard des navires des pays où la navigation belge sera soumise à des surtaxes.

Projet de la section centrale.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES, ETC.

ARTICLE PREMIER.

L'exemption de tous droits résultant de l'art. 26 du traité du 5 novembre 1842 (*Journal officiel*, n° 24), pour la *navigation maritime* du canal de Terneuzen sera appliquée pour le parcours des canaux d'Ostende à Bruges et à Gand, aux navires *nationaux* venant par ces canaux de la mer en Belgique, et *vice versa*.

(Rejeté.)

ART. 2.

La disposition de l'article précédent est applicable aux navires étrangers des pays où la navigation belge n'est soumise à aucune surtaxe. Le Gouvernement est autorisé à l'étendre aux pavillons des autres nations, si l'intérêt du pays l'exige.

Projet du Gouvernement.

En ce qui concerne les droits de pont sur le canal de Gand à Bruges, les dispositions des art. 1^{er} et 2 ne recevront leur application qu'à l'expiration des baux courants, sauf résiliation à l'amiable pure et simple de ces baux.

Projet de la section centrale.

ART. 3.

En ce qui concerne les droits de pont sur le canal de Gand à Bruges, les dispositions des art. 1^{er} et 2 ne recevront leur application qu'à l'expiration des baux courants, sauf résiliation à l'amiable pure et simple de ces baux.