

(A)

(N^o 13.)

Chambre des Représentants.

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1859.

Réduction des péages sur le canal de Charleroy, et mesures relatives au droit de parcours sur les voies navigables (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Depuis quelques années, des réclamations nombreuses ont été adressées à la Chambre des Représentants au sujet des péages du canal de Charleroy à Bruxelles. Ces réclamations portaient tantôt sur le taux même du péage, tantôt sur l'injustice qu'offraient certaines taxes perçues sans qu'il fût tenu compte des distances parcourues.

Il ne sera pas inutile, surtout à ceux de nos collègues qui sont entrés nouvellement à la Chambre, de connaître les phases diverses qu'a subies cette question, qui va recevoir enfin une solution tant désirée. Nous nous efforcerons d'être, dans cet exposé, aussi concis que possible.

Pendant la session de 1856-1857, quelques membres de la Chambre, parmi lesquels se trouvait M. de Steenhaut, déposèrent une proposition de loi qui avait pour but de faire cesser l'uniformité des péages qui ne tenait aucun compte des distances parcourues et que ces membres considéraient comme une injustice. Cette proposition fut reprise, après la dissolution de la Chambre, par plusieurs de nos collègues; ce fut votre rapporteur actuel de la section centrale qui en présenta les développements.

Elle était ainsi conçue :

« A dater du 1^{er} juillet 1858, les péages sur le canal de Charleroy seront perçus dans la proportion des distances parcourues. »

(1) Projet de loi, n^o 10.

(2) La section centrale, présidée par M. ORTS, était composée de MM. GOBLET, PIRMEZ, HENRI DE BROUCHERE, HYMANS, SADATIER et JOSEPH JOURET.

A peu près à la même époque, des pétitions émanant de négociants en charbons et propriétaires de bateaux à Bruxelles, et demandant une réduction plus considérable des péages sur le canal de Charleroy, furent adressées à la Chambre.

Renvoyées à la commission d'industrie, ce fut l'honorable M. Sabatier qui en présenta le rapport.

La Chambre décida que ces deux questions seraient débattues en même temps, et qu'elles le seraient lors de la discussion du projet de loi dont nous venons de parler.

Les sections saisies de l'examen du projet se partagèrent sur son appréciation; trois l'adoptèrent, trois le rejetèrent; la section centrale crut devoir, avant d'en aborder l'examen, s'adresser au Gouvernement pour connaître son opinion.

Des interpellations s'étant, peu de temps après, produites au sein de la Chambre, M. le Ministre des Finances fit connaître en ces termes les intentions du Gouvernement ⁽¹⁾ :

« Il a été reconnu par le Gouvernement que les péages sur nos voies navigables présentent une foule d'anomalies; il est indispensable que l'ensemble du système soit révisé, pour qu'on puisse arriver à une conclusion équitable; en conséquence, le Gouvernement a décidé que cette question serait soumise à une commission, composée de telle sorte que les divers intérêts qui sont en présence y soient représentés.

» Nous venons déclarer, et nous le démontrerons dans la discussion, que l'on ne peut donner avec justice une solution isolée à cette question, parce que d'autres sont dans des conditions analogues à ceux que la proposition a en vue, et que vous ne vous en occupez pas. Vous voulez supprimer une situation qui existe depuis fort longtemps et qui a créé certains intérêts; les intérêts que vous voulez compromettre ont également le droit de se défendre et d'être entendus.

» La question n'est pas nouvelle; elle a été agitée pendant un grand nombre d'années; elle a déjà fait l'objet d'une proposition de la part de l'honorable M. de Steenhault, proposition qui n'a pas eu de suite; l'honorable M. J. Jouret a repris la proposition, et la section centrale a demandé l'opinion du Gouvernement sur la question des péages. Le Gouvernement a examiné cette question, et il est convaincu qu'on ne peut pas discuter isolément la proposition dont la Chambre est saisie : c'est cette opinion que nous sommes disposés à défendre. »

En présence de cette déclaration, la section centrale ne crut pas, malgré l'insistance de l'auteur de la proposition, qui fut entendu, devoir se prononcer sur le fond même de la question; elle remit son examen à la session suivante.

Ces conclusions d'ajournement furent proposées à la Chambre par un rapport de l'honorable M. Orts ⁽²⁾; elles furent adoptées.

Quelque temps après, et ainsi qu'il l'avait annoncé, le Gouvernement soumit à une commission toutes les questions relatives aux péages des canaux et rivières.

(1) Séance du 26 mai 1838, *Annales parlementaires*, p. 992.

(2) Séance du 29 mai 1838, *Ann. parlem.*, p. 1108.

Cette commission, composée d'ingénieurs et de représentants des localités les plus directement intéressées dans ces questions, nommés dans l'exposé des motifs, termina sa mission vers la fin de la session dernière et formula des conclusions. La Chambre sait qu'à diverses reprises depuis lors, le Gouvernement fut invité à les traduire en projet de loi, et que, malgré les espérances qu'il avait fait naître, les intéressés ont vu, à diverses reprises, ces espérances s'évanouir. Dans la séance du 10 mai dernier, en effet, après ses interpellations très-pressantes faites par un honorable représentant de Bruxelles et appuyées par l'auteur du projet primitif, ainsi que par plusieurs autres membres, MM. les Ministres des Finances et des Travaux publics vinrent déclarer à la Chambre, qu'en présence des circonstances si graves au milieu desquelles se trouvait une partie de l'Europe, le Gouvernement croyait devoir ajourner toute modification aux péages, pour ne pas priver le trésor de ressources qui pouvaient lui être nécessaires.

Ces déclarations, et la nécessité d'un nouvel ajournement qui en était la conséquence, furent combattues dans la même séance par plusieurs membres, et malgré la position prise par le Gouvernement, la section centrale du projet primitif fut immédiatement et de nouveau réunie.

La première question qui s'est offerte à son examen a été naturellement celle de savoir si, suivant l'exemple du Gouvernement, elle devait ajourner l'examen de la proposition de loi, ou si, comme ses auteurs le réclamaient, il fallait aborder la discussion du projet.

Par trois voix contre une et deux abstentions, elle décida qu'elle passerait à la discussion du projet.

La majorité n'a pas cru que la section centrale pût différer encore de se prononcer sur une proposition pendante depuis si longtemps et plusieurs fois ajournée; elle a pensé que, chargée d'un mandat, elle avait pour premier devoir de le remplir, et que s'y refuser par un ajournement, alors que la question qui lui était soumise était en état d'être vidée, ce serait manquer au respect qu'exige une des prérogatives parlementaires les plus essentielles : l'initiative dans la présentation des lois.

Passant donc à l'examen de la question d'abaissement du péage du canal de Charleroy, au point de vue signalé dans les pétitions que la Chambre lui avait renvoyées, comme à celui du projet de loi dû à l'initiative de plusieurs membres, celui de savoir si la taxe uniforme devait être maintenue, la section centrale fut d'avis que ces deux points devaient être résolus comme l'avait fait la commission instituée par le Gouvernement.

D'après cette solution, les péages sur le canal devaient être abaissés de 40 p. 0/0, et l'égalité de taxe existante aujourd'hui remplacée par une moyenne entre le parcours réel et le parcours total du canal, conformément à la transaction intervenue au sein de la commission des péages.

Ce fut l'honorable M. Pirmez qui fut chargé de présenter le rapport de la section centrale (1).

Les dispositions bienveillantes à l'égard du projet de loi, que la Chambre avait manifestées en différentes occasions, des considérations puissantes de justice et d'équité, le désir, sinon de mettre un terme à des souffrances qu'il est impossible

(1) Séance du 12 mai 1859, *Ann. parlem.*, p. 1181.

de nier, du moins de leur apporter un allégement réel, tout devait faire croire que ce projet serait discuté avant la fin de la session.

Il n'en fut pas ainsi cependant.

Malgré les vives instances qui avaient été faites, la Chambre dut se séparer encore sans avoir pu aborder l'examen de la question de réduction des péages, mais emportant la déclaration formelle faite par M. le Ministre des Finances, que le Gouvernement admettait en principe les conclusions de la commission, sauf la quotité des droits qui restait à débattre, et l'engagement de déposer un projet dans la session extraordinaire qui devait suivre les élections.

C'est de ce projet de loi, présenté, enfin, dans la séance du 25 juillet dernier, que votre section centrale a à vous faire le rapport.

EXAMEN EN SECTIONS.

Les 1^{re} et 2^{me} sections adoptent le projet de loi et proposent, à l'unanimité, de porter la réduction des péages de 25 à 40 p. ‰.

La 3^{me} section exprime le désir que le Gouvernement veuille déclarer d'une manière positive que les canaux non soumis actuellement au droit de péage ne le soient pas à l'avenir; elle propose d'ajouter, à la suite du § 3, un § 4, ainsi conçu : « le tout sans qu'il puisse en résulter une aggravation de charges pour d'autres » canaux. »

Cette section demande qu'on joigne comme annexe, au rapport de la section centrale, le tableau communiqué à la commission des péages, et renseigné à l'Exposé des Motifs comme travail préparatoire.

La 4^{me} section adopte le projet et se prononce à l'unanimité pour que la réduction soit portée à 40 p. ‰. Elle émet le vœu qu'il soit fait au canal des travaux de réparation qui sont absolument nécessaires.

La 5^{me} section adopte, à l'unanimité des dix membres présents, la proposition de réduire les péages de 40 p. ‰.

La section désire que le Gouvernement prenne l'engagement formel de réduire de 50 p. ‰ les péages sur le canal de la Campine.

Un membre demandé que le rapport de M. Kummer soit communiqué à la section centrale avec les pièces qui y sont annexées.

La 6^{me} section adopte la proposition de porter la réduction du péage à 40 p. ‰, ainsi que le projet de loi dans son ensemble.

DISCUSSION EN SECTION CENTRALE.

Le premier membre qui a pris la parole a dit que la première observation à faire sur l'Exposé des Motifs accompagnant le projet de loi, c'est que le résumé très-complet qu'il contient des longues discussions qui ont eu lieu au sein de la commission des péages, n'a plus besoin d'être examiné ni discuté d'une manière approfondie, dès l'instant que le Gouvernement est d'accord avec les intéressés sur le principe de la réduction, sur la nécessité qu'il y a de faire disparaître l'inégalité choquante qui existe entre les péages du canal de Charleroy et ceux des autres voies navigables.

Il émet l'avis que la discussion doit porter plus spécialement sur la partie finale de l'Exposé des Motifs, où sont déduites les raisons qui, selon le Gouvernement, militent en faveur de la réduction excessivement restreinte qu'il propose.

La section centrale ayant déclaré partager cette manière de voir, le membre ajoute que, à part toutes les autres considérations que l'on peut faire valoir en faveur d'une réduction plus considérable que celle proposée par le Gouvernement, deux motifs essentiels la demandent, on peut dire l'exigent : la nécessité de permettre au transport par eau de soutenir la concurrence des transports par les voies ferrées, et la différence injustifiable entre ces péages et ceux des autres voies navigables.

Quant à l'impossibilité pour le canal de soutenir la concurrence des transports par les voies ferrées, elle a été démontrée dans un rapport fait au nom de la commission d'industrie, le 11 février 1858 ⁽¹⁾, par l'honorable M. Sabatier, et, quoi que l'on en ait pu dire, ses chiffres sont restés debout. L'auteur de la proposition primitive l'avait établie aussi, dans les développements qui accompagnaient le projet, par des chiffres irréfutables.

Il ne peut être qu'utile de reproduire ici les chiffres consignés au rapport de la commission d'industrie :

» Le droit de navigation sur le canal de Charleroy est de fr.	2
» Pour toutes autres dépenses, halage, salaire du batelier, entretien » des bateaux, amortissement du capital	2 41
<hr/>	
» Le fret de Charleroy à Bruxelles s'élève donc en moyenne à . fr.	4 41
» Le tarif du chemin de fer de Louvain, s'appliquant aux charbons » pris aux fosses, sans frais supplémentaires sensibles, nous devons » ajouter, pour les charbons expédiés par le canal, le coût du transport » des fosses aux lieux de chargement. Nous évaluerons ce coût à fr. 0 50c » par 1,000 kilogr., conséquemment, en ajoutant ces 50 centimes . . .	» 50
<hr/>	
» aux fr. 4 41 c ^s ci-dessus, nous arrivons à un prix réel de fr.	4 91
» pour le transport à Bruxelles des charbons pris aux fosses.	
» Or, par le chemin de fer de Charleroy à Louvain, combiné avec » celui du Luxembourg, les transports des charbons de terre sont entre- » pris, de Charleroy à Bruxelles, au prix moyen de fr.	5 82 $\frac{1}{2}$
» et	4 42 $\frac{1}{2}$
<hr/>	
» selon qu'il s'agit de la station du quartier Léopold ou de la station de » l'Allée-Verte.	
» La différence au préjudice de la navigation est donc, pour les deux » points d'arrivée, de	1 08 $\frac{1}{2}$
» et	0 48 $\frac{1}{2}$
<hr/>	
» Ces différences ne nécessiteraient pas une réduction très-notable des péages ; » mais voyons maintenant ce que la concurrence des chemins de fer réserve au trans-	

(1) Séance du 11 février 1858, *Annales parlementaires*, p. 261.

» port par eau des charbons du bassin de Charleroy vers Louvain, Anvers et les
» Flandres.

» Il en coûte jusque Bruxelles, par eau fr.	4 91
» L'augmentation pour le passage de Bruxelles jusqu'à Louvain est	
» en général de	2 »
» Total par bateau de Charleroy à Louvain fr.	6 91
» Or, par le chemin de fer de Charleroy à Louvain (ligne directe), il	
» n'en coûte plus que	3 42½
» Différence au préjudice de la navigation	3 48½

» Autre exemple :

» Par bateau, le transport pour Bruxelles est de fr.	4 91
» L'augmentation pour le passage jusqu'à Zele ou Lokeren	2 »
» Total de Charleroy à Zele ou Lokeren fr.	6 91
» Par le chemin de fer de l'État combiné avec celui de Dendre-et-	
» Waes, ce transport est effectué à raison fr.	4 50
» auxquels il faut ajouter, pour le transport des charbons des	
» fosses aux stations de départ	0 50
» Soit fr.	5 »
» Différence au préjudice de la navigation	1 91
» Enfin, si l'on ajoute au prix du transport de Charleroy à Bruxelles,	
» qui est de	4 91
» le fret pour le passage de Bruxelles à Gand	2 25
» Il en coûte, par 1,000 kilogr., de Charleroy à Gand	7 16
» Le chemin de fer de Charleroy à Louvain transporte les	
» 1,000 kilogr. à fr.	3 42½
» L'embarquement à Louvain coûte »	40
» Le fret de Louvain à Gand est de	1 50
Fr.	5 32½
» Différence au préjudice de la navigation par le canal de Charleroy. fr.	1 83½

» Ces exemples suffisent pour établir que la navigation ne saurait lutter long-
» temps avec les chemins de fer dans l'état de choses actuel.

» Une réduction équitable sur les péages du canal de Charleroy est donc indis-
» pensable, si l'on veut rendre possible la concurrence avec les voies ferrées et
» conserver à la navigation son activité. »

» Pour établir la différence injustifiable entre les péages existant sur le canal de
» Charleroy et ceux des autres voies navigables, ainsi que la nécessité de les ré-
» duire dans une proportion efficace, le même membre s'est exprimé à peu près en
» ces termes :

D'abord, et répondant à cette partie de l'Exposé des Motifs où, malgré cette révoltante inégalité des péages sur les diverses voies navigables, on exprime l'idée qu'il ne faut pas nécessairement en conclure qu'il serait injuste de les maintenir au taux actuel, il démontre au contraire que rien ne serait plus inique.

En effet, il est positif qu'en stricte équité les péages sur cette voie navigable, comme sur toutes les autres, du reste, ne devraient plus s'élever qu'à la somme nécessaire aux frais d'entretien et d'exploitation, sinon, ils seront en réalité un impôt qui pèsera sur les transports, et, on ne saurait le nier, qui pèsera d'une manière *arbitraire, injuste et inégale*.

C'est l'opinion qu'émettaient à la Chambre, en 1848, les hommes les plus compétents.

M. Pirmez disait : « Soutiendra-t-on encore cette année-ci, comme on l'a fait dans les sessions précédentes, qu'avant de faire un changement, quant aux péages, il faut attendre que l'État, qui a acheté le canal de Charleroy, soit remboursé du capital et des intérêts ? »

» Je ferai remarquer que cet argument, on l'applique seulement au canal de Charleroy. Pour le chemin de fer, on a des idées toutes différentes.

» Au reste, qu'on se rassure sur le remboursement. *L'État est rentré complètement dans ses fonds* : dès l'année dernière, il a été prouvé par des calculs, contre lesquels il n'a été présentée aucune objection, qu'il avait reçu *capital et intérêts*; son bénéfice, est donc immense, sa recette est de 1,465,000 francs et sa dépense de 80,000. »

M. Dechamps s'exprimait ainsi : « Le péage du canal de Charleroy correspond à plus de 40 p. 0/0, c'est-à-dire à presque la moitié du prix de la marchandise transportée. Vous ne vous étonnerez pas, dès lors, si les revenus du canal de Charleroy représentent la moitié du revenu de toutes les autres voies navigables. Il ne faut pas perdre de vue une autre circonstance, c'est que *le prix d'acquisition du canal de Charleroy est déjà remboursé par les produits*, de manière que c'est là un impôt véritable qui pèse sur les transports et qui pèse d'une manière *arbitraire, injuste et inégale*. »

Dans la discussion de la loi du 4^{er} mai 1834, décrétant l'établissement du chemin de fer en Belgique, M. Deridder, commissaire du Roi, disait : « Un péage, pour être juste, doit, ce nous semble, suffire simplement aux frais d'entretien et aux intérêts des capitaux employés à l'établissement de la route. »

Rien ne serait donc plus injuste, on le répète, que le maintien actuel des péages sur le canal de Charleroy, et après la réduction de 40 p. 0/0, si, comme nous ne pouvons en douter, elle est votée par la Chambre, ces péages seront encore tellement élevés, relativement à ceux existant sur les autres voies navigables, que l'on peut affirmer qu'il sera toujours impossible de les justifier.

Le même membre établit ensuite qu'il est inexact d'affirmer que les bas prix du fret résultent *exclusivement* de la concurrence que se font mutuellement les bateliers.

D'abord, on ne peut nier que si la concurrence des chemins de fer concédés enlève, et on est forcé de le reconnaître, une partie importante des transports, cette circonstance fait nécessairement, en thèse générale, tomber le fret.

Mais, dit-on, les transports se maintiennent et le fret également.

D'abord, si les transports se maintiennent, cela est dû à d'autres circonstances, et cela n'infirme pas le fait évident qu'il est fait au canal une concurrence désastreuse, et il est clair que, si cette concurrence n'existait pas, les transports ne se borneraient pas à se maintenir, ils se développeraient d'une manière considérable. Cette circonstance aurait une influence favorable sur le taux du fret, et il est permis de croire que le fret actuel, qui n'est qu'un fret *illusoire*, les hommes pratiques le reconnaissent, un fret qui mène insensiblement les malheureux batelier à une ruine complète, pourrait se relever et devenir sagement *rémunérateur*.

Sans croire donc que la mesure proposée fera disparaître complètement les souffrances du batelage sur le canal, il est permis d'espérer que la réduction actuelle exercera une heureuse influence sur sa situation, et que ses effets en seront aussi sensibles que lors de la réduction de 35 p. % en 1849.

On dit que le consommateur ne gagnera rien ou presque rien à la mesure, puisqu'il est indubitable que les producteurs et les intermédiaires s'approprient une partie du bénéfice résultant de la réduction.

Il est évident que, nier dans cette question l'importance du prix de transport qui prime toutes les questions qu'on peut agiter à cet égard, c'est contester un fait que l'on ne discute plus et que les hommes pratiques admettent d'une manière générale et absolue.

Le prix des charbons, en effet, se compose de deux éléments différents : le prix d'achat proprement dit et le prix de transport. Le prix du charbon proprement dit se fixe à la fosse sous l'influence des rapports de l'offre et de la demande sans doute ; mais, une fois fixé, il l'est pour tous les lieux divers où ce produit trouve son écoulement.

Et cela est tellement vrai, que la tonne de charbon, par exemple, qui se vend à Bruxelles 25 francs environ, coûtait 150 francs à Constantinople pendant la guerre d'Orient, et à ce taux le producteur n'aurait obtenu, cependant, que le même bénéfice qu'il obtenait pour la tonne vendue à Bruxelles.

On ne comprendrait pas, en effet, que l'on pût établir au carreau de la fosse un prix différentiel pour les diverses parties du pays qui s'alimentent par le canal de Charleroy, d'un côté, et tous les autres lieux de consommation où les bassins de Charleroy et du Centre expédient leurs produits, de l'autre. Cela est matériellement impossible, et il est évident que le prix fixé l'est pour tous les lieux où ces bassins trouvent leurs débouchés.

Or, n'est-il pas clair qu'en diminuant les péages dans une proportion donnée, on allège d'autant l'un des éléments constitutifs du prix du charbon pour tous les lieux de consommation desservis par le canal de Charleroy, et que le consommateur devra nécessairement profiter, du moins dans une forte proportion, de la réduction qui sera opérée.

Cela est hors de doute, et il a été constaté, prouvé matériellement par la production et l'examen consciencieux des livres d'anciens négociants en charbons, que le rabais de 35 p. % fait en 1849 a été suivi immédiatement d'une baisse correspondante dans le prix du charbon, et qu'il en a été absolument de même lorsque la ville de Bruxelles a diminué de 2 francs les droits d'octroi sur ce combustible.

L'inspection faite du facturier de ces négociants a prouvé que les prix du charbon et les frais de transport sont toujours facturés séparément ; les factures, copies

exactes du facturier, sont donc remises aux consommateurs dans les mêmes termes, ce qui prouve à l'évidence que ces derniers doivent nécessairement profiter de toute réduction sur le prix du transport.

A ces raisons, tirées de l'intérêt du consommateur et du batelier, le même membre en a produit d'autres qui se résument ainsi :

On a souvent indiqué les anomalies de toute espèce que présentent les différentes taxes sur les canaux qui varient dans la proportion de 1 à 37. Pour ce qui concerne le canal de Charleroy, il suffit de faire remarquer que, pour l'unité de transport, on y perçoit $2\frac{1}{2}$ fois plus que sur le canal de Mons à Condé, et $2\frac{6}{10}$ fois plus que sur le canal de Pommerœul à Antoing. Comme ces trois voies navigables servent principalement aux transports de charbons, on a le droit de demander pourquoi l'on maintiendrait plus longtemps un pareil écart vis-à-vis de plusieurs bassins houillers qui ont le même droit à la sollicitude de l'État; et comment il se fait que c'est précisément le canal de Charleroy, construit à petite section et le moins avantageux des trois, que l'on taxe $2\frac{1}{2}$ fois plus que des canaux à grande section, rendant en tout temps les meilleurs services.

L'intérêt bien entendu du trésor ne doit pas faire obstacle à ce qu'un dégrèvement efficace soit accordé, si les voies ferrées doivent, en effet, enlever au canal une partie de ses transports, cette concurrence, quoi qu'on fasse, amènera nécessairement une diminution de recettes que l'on pourrait opérer. Le dégrèvement, bien loin de produire la perte, en est le remède, parce qu'il permet au canal de rivaliser avec les chemins de fer. On se tromperait d'ailleurs, si, pour évaluer la diminution des recettes, on portait les calculs sur le présent; chacun sait qu'un abaissement de droit entraîne toujours, au bout d'un certain temps, une augmentation de transport qui, souvent, compense et quelquefois excède la perte résultant de l'abaissement du droit.

Des hommes pratiques, de bons esprits réclament depuis longtemps sur le canal de Charleroy, un système de travaux dont la dépense, peu importante lorsqu'on la met en rapport avec les résultats que l'on signale comme faciles à obtenir, donnerait aux transports sur cette voie navigable un développement très-considérable, aussi avantageux à l'industrie qu'aux finances de l'État.

Le même membre, s'appuyant sur ce qui s'est passé au sein de la commission des péages, fait observer que pour faire la part de la conciliation, comme on en exprime le désir dans l'Exposé des Motifs, c'est évidemment à 40 p. % que la réduction doit être portée.

Il fait encore observer que les propositions de la commission des péages, en ce qui concerne le canal de la Campine, étant acceptées par le Gouvernement, on ne comprendrait pas pourquoi il en serait différemment à l'égard du canal de Charleroy.

Le membre qui a fait ces observations finit en faisant la proposition formelle de porter, à l'article 1^{er}, le taux de la réduction de 25 à 40 p. %.

Un second membre, appuyant les observations qui précèdent, propose de porter la réduction à 50 p. %.

Un troisième membre, après avoir produit différentes observations en faveur de la réduction de 40 p. %, fait observer que l'article 1^{er} du projet présente une lacune, quant aux localités intermédiaires entre le Centre et Charleroy, et qu'il convient de la combler, soit par une rédaction complémentaire de l'article 1^{er}, soit en assignant dans le rapport à cet article, son sens véritable.

Un quatrième membre fait la proposition de porter la réduction à 60 p. %.

Un cinquième membre vote le projet de réduction de 25 p. %, tel qu'il est présenté par le Gouvernement. Il déclare être bien convaincu que les bateliers ne gagneront rien à la réduction.

Il ajoute qu'il pourrait rencontrer et combattre avec succès les considérations qui ont été produites en faveur d'une réduction plus élevée, mais qu'en présence de l'unanimité de l'opinion que les membres de la section centrale ont été chargés d'émettre, il croit que ses efforts seraient inutiles, et trouve convenable de ne pas insister.

Passant au vote des diverses propositions faites, la section centrale repousse, par 5 voix contre 2, la proposition de porter la réduction à 60 p. %, et par 4 voix contre 3, celle de la porter à 50 p. %.

La proposition de la porter à 40 p. % est ensuite mise aux voix et est adoptée par 6 voix contre 1.

Appelée à se prononcer sur la question de savoir, si, conformément à la proposition de la 3^{me} section, il est utile de joindre, après le § 3 de l'article 2, un § 4 ainsi conçu : « Le tout sans qu'il puisse en résulter une aggravation de charges pour d'autres canaux, » la section croit que ce paragraphe est inutile, le projet de loi ne pouvant évidemment avoir cette portée.

En ce qui concerne le tableau communiqué à la commission des péages, et que la 3^{me} section désirait voir joindre au rapport comme annexe, la section centrale pense que, vu l'étendue considérable de ce tableau, et la certitude qu'il sera publié plus tard dans les documents de l'administration des travaux publics qui sont distribués à tous les membres de la Chambre, il est préférable de se borner à inviter le Gouvernement à le déposer sur le bureau pendant la discussion.

Comme la 5^{me} section, la section centrale émet le vœu que le Gouvernement, au lieu d'une simple opinion, émise d'une manière explicite, du reste, dans l'Exposé des Motifs, prenne l'engagement formel de réduire de 50 p. % les péages sur le canal de la Campine, et qu'un projet de loi soit présenté à cette fin dans un bref délai.

Enfin, s'occupant de la difficulté signalée par un membre en ce qui concerne les localités intermédiaires entre le Centre et Charleroy, la section centrale, en s'en rapportant à la pensée de la commission spéciale des péages, qui a admis en principe avec le Gouvernement que l'on payerait désormais en raison des distances parcourues, en tenant compte de la transaction intervenue entre le Centre et Charleroy, est d'avis que le parcours pour 12¹/₂ lieues sera payé entre Senefte et Charleroy jusqu'au point où les 12¹/₂ lieues existent réellement. A partir de ce point jusqu'à Charleroy, les péages s'effectueront en raison des distances parcourues.

L'article 1^{er}, entendu de cette manière, n'offre plus de difficultés dans son application.

Le Rapporteur,

J.-V. JOURET.

Le Président,

AUG. ORTS.