(1)

(N° 184.)

Chambre des Représentants.

Séance du 18 Mai 1865.

PÉAGES DES VOIES NAVIGABLES ADMINISTRÉES PAR L'ÉTAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 14 avril 1863, vingt membres (1) ont déposé un projet de loi qui est ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé à régler, à partir du 1er janvier 1864, les péages » des voies navigables, de manière à ce que le maximum de ces péages ramené à » la tonne kilométrique, n'excède pas pour cette unité de transport : 1 centime » pour les canaux, 3/4 centime pour les rivières canalisées, et 2/10e centime pour les » rivières. »

Interpellés dans la séance du 7 juin 1864 sur l'accueil que le Gouvernement réservait à ce projet, nous avons déclaré que, sur les principes mêmes, le Gouvernement partageait les sentiments qui animaient ses auteurs; mais en faisant valoir qu'il soulevait des questions difficiles, nous avons annoncé l'intention de soumettre ces questions à l'examen d'une commission spéciale, qui trouverait probablement une solution de nature à sauvegarder les divers intérêts engagés dans cette affaire.

(1) MM. G. Sabatier, Aug. Orts, Eudore Pirmez, le comte L. Goblet, L. Faignart, Van Humbeéck, J. Jouret, A. Jamar, Ch. Lebeau, le vicomte Van Leempoel de Nieuwmunster, Allard, L. Hymans; Dechamps, Jules Guillery, H. Ansiau, L. De Fré, V. Pirson, Previnaire, F. Moncheur et De Rongé.

En instituant cette commission par notre arrêté du 29 juin 1864, nous avons appelé à en faire partie :

MM. De Brouckere,
Sabatier,
Moncheur,
Muller,
J. Jouret,
De Rongé,
Jacquemyns,
Van Iseghem,
Représentants.

Michiels-Looz, Sénateur.
Ch. Wautelet, secrétaire de la Chambre de Commerce de Charleroy.
Ch. Sainctelette, secrétaire de la Chambre de commerce de Mons.
Wellens, inspecteur général ad-interim des ponts et chaussées.
O'Sullivan, directeur au Département des Travaux publics.
Doncker, directeur au Ministère des Finances.

Cette commission s'est livrée à l'examen qui lui a été confié, dans trois séances, qui ont eu lieu le 16 novembre 1864, le 30 du même mois et le 7 décembre suivant.

Ainsi que vous le verrez, Messieurs, par les procès-verbaux de ces trois séances, qui sont ci-annexés, la commission a adopté à l'unanimité le projet de loi susmentionné, et s'occupant en même temps de diverses questions qui se rattachent à celle des péages, sous le rapport de l'influence que les facilités de la navigation exercent sur le prix de revient des transports, elle a été conduite, dans cet ordre d'idées, a émettre différents vœux, dont l'un entre autres consiste à ce que le Gouvernement *modifie le mode actuel de perception des péages des voies navigables, en substituant un seul droit, basé uniquement sur le chargement, au droit fractionné à raison du chargement, de la capacité du bateau et du retour à vide.*

Nous avons examiné à notre tour la proposition contenue dans ledit projet de loi, et nous allons avoir l'honneur de vous faire connaître le résultat de cet examen.

D'après le tableau produit dans les développements (1) dudit projet de loi, la mesure en question devait être appliquée :

1° Aux canaux de Pommerœul à Antoing, de Plasschendaele à Nieuport et de Charleroy à Bruxelles;

2° A deux rivières canalisées : la petite Nèthe et la Sambre;

3° A la Lys, à l'Yser, au Demer, à la Dyle et à la Dendre.

Il n'en est plus de même aujourd'hui, car, depuis que ce tableau a été formé, les droits de navigation du canal de Pommerœul à Antoing ont été fixés (arrêté du 2 septembre) au taux de 1 centime par tonne kilométrique, montant du maximum proposé. Il y a lieu d'observer en outre que la Dendre va être canalisée et que la jouissance des produits de cette voie navigable est abandonnée pour 99 ans au concessionnaire du canal de Blaton à Ath.

---

(1) Séance du 14 avril 1863, n° 152 des documents de la Chambre.

Ainsi donc, la mesure proposée ne doit avoir pour conséquence que de faire réduire les péages des voies navigables reprises dans le tableau suivant, de la manière qui y est indiquée.

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.		RÉDUCTION PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE	
		de	à
Canaux	Plasschendaele à Nieuport	0,01339	0,01
	Bruxelles à Charleroy	0,016	0,01
Rivières canalisées.	Petite Nèthe	0,01	0,0075
	Sambre	0,012	0,0075
Rivières	Lys	0,004	0,002
	Yser	0,00465	0,002
	Demer et Dyle	0,00486	0,002

Ces réductions seront sans importance pour le canal de Plasschendaele, la petite Nèthe, l'Yser, le Demer et la Dyle, dont les produits ne s'élèvent en moyenne, qu'à 31,000 francs.

Il n'en est pas tout à fait de même pour la Lys, sur laquelle il a été perçu, en moyenne, 89,000 francs, pendant les trois dernières ànnée. Mais l'abaissement de tarif, qui est de 50 p. % pour cette rivière, aura pour effet d'y attirer les transports effectués maintenant par l'Escaut, dont le droit n'est que de fr. 0,0012, et il résultera de là, non-seulement pour la Lys, mais encore pour le canal de Bossuyt à Courtrai, des augmentations de produits qui profiteront les unes et les autres au Trésor, puisqu'il est obligé d'assurer aux concessionnaires dudit canal, un minimum de revenu de 20,000 francs que les recettes actuelles sont loin d'atteindre.

Quant au canal de Charleroy et à la Sambre, leurs produits moyens, qui s'élèvent respectivement à fr. 946,709 et à fr. 553,542, disent assez la perte que fera subir au Trésor une mesure devant amener la réduction du taux des péages de ces voies navigables, de 37 ½ p. %, et même de 50 p. % pour les transports effectués du centre vers Bruxelles, qui sont maintenant soumis à une surtaxe de 1/5e, dont le système du maximum de 1 centime par tonne kilométrique entraînera la suppression.

En somme, suivant les calculs qui ont été faits pour apprécier l'influence que la mesure en question doit exercer sur les produits des péages des voies navigables, ces produits, dont la moyenne des cinq dernières années s'élève à fr. 2,787,988, seraient diminués d'environ fr. 680,000 par l'application des nouveaux tarifs à des transports égaux à ceux qui ont été effectués jusqu'à présent.

Mais nous avons lieu d'espérer, Messieurs, que la réduction des tarifs amènera une augmentation de trafic qui aura pour effet d'empêcher que la diminution des produits n'excède 500,000 francs.

D'un autre côté, il y a lieu de remarquer que, quoi qu'on fasse, les recettes des voies navigables doivent nécessairement éprouver une certaine réduction, puisqu'à défaut de l'influence de l'abaissement du taux des droits de navigation, ces recettes

auraient à subir celle de la diminution du prix des transports par le chemin de fer.

D'après ces données, et en tenant compte des avantages que le bon marché des transports sur les voies navigables procurera à l'industrie, au commerce et aux consommateurs, nous avons cru devoir adopter l'opinion émise par la commission sur la proposition faisant l'objet du projet de loi susmentionné, et nous nous sommes décidés à faire nôtre cette proposition, qui se trouve aujourd'hui annulée par suite de la dissolution qui a amené le renouvellement complet de la Chambre des Représentants en 1864.

Nous avons également résolu de demander à la Législature les pouvoirs nécessaires pour réaliser le vœu émis par la commission, en ce qui concerne la modification à apporter au mode actuel de perception des péages des voies navigables par la substitution d'un seul droit basé uniquement sur le chargement, au droit fractionné à raison du chargement, de la capacité du bateau et du retour à vide.

Nous avons reconnu en effet que ce nouveau système, sans rien changer au taux ni au produit des péages, facilitera les calculs, simplifiera les écritures, diminuera le temps d'arrêt des bateaux devant les bureaux, et fera disparaître la difficulté que présente, dans le système actuel, l'appréciation du taux d'un droit qui varie selon le tonnage et le degré de chargement de chaque bateau.

Tels sont, Messieurs, les motifs du projet de loi ci-joint, que le Roi nous a chargés de soumettre à vos délibérations.

Quant aux différents autres points signalés par la commission à l'attention du Gouvernement, nous en ferons, chacun en ce qui nous concerne, l'objet d'études spéciales, et nous aviserons aux moyens de réaliser les vœux qu'elle a émis autant que nous le jugerons utile et praticable, en nous inspirant du désir d'obtenir des voies navigables tous les services qu'elles sont appelées à rendre au pays.

Le Ministre des Travaux publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux publics et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Travaux publics et des Finances présenteront, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à régler les péages des voies navigables administrées par l'État, de manière que le *maximum* de ces péages, ramené à la tonne kilométrique, n'excède pas pour cette unité de transport : 1 centime pour les canaux, 3/4 centime pour les rivières canalisées, et 2/10 centime pour les rivières.

ART. 2.

Il est également autorisé à prendre les mesures nécessaires pour modifier le système actuel de perception des droits de navigation, par la substitution d'un seul droit, basé uniquement sur le chargement, au droit fractionné à raison du chargement, de la capacité du bateau et du retour à vide.

Donné à Laeken, le 17 mai 1865.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics,

JULES VANDER STICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

ANNEXES.

N° 1.

SÉANCE DU 16 NOVEMBRE 1864.

Présents : MM. de Brouckere, *président*, Michiels-Loos, Moncheur, de Rongé, Sabatier, Wautelet, Sainctelette, Jacquemyns, Van Iseghem, O'Sullivan et Doncker, *secrétaire*.

La séance s'ouvre à midi.

Sur l'invitation du président, le secrétaire donne lecture :

1° De l'arrêté ministériel du 29 juin 1864, qui institue la commission et la charge d'examiner les questions que soulève le projet de loi déposé par plusieurs membres de la Chambre des Représentants, dans la séance du 14 avril 1863, concernant la révision des tarifs des péages des voies navigables administrées par l'État ;

2° Dudit projet de loi qui est ainsi conçu : « Le Gouvernement est autorisé à » régler, à partir du 1er janvier 1864, les péages des voies navigables de manière » à ce que le maximum de ces péages, ramené à la tonne kilométrique, n'excède » pas pour cette unité de transport : 1 centime pour les canaux, 3/4 centime pour » les rivières canalisées et 2/10 centime pour les rivières. »

Le président, après avoir expliqué et défini, d'après ces documents, la mission confiée à la commission, appelle les membres à présenter les motions et les observations qu'ils pourraient avoir à faire.

Un membre signale le rapport existant, quant au bon marché des transports, entre l'unité de tarif que le projet de loi en question a pour but d'établir, et l'unité du régime de la navigation sous le rapport du tirant d'eau et de la dimension des écluses. C'est à son avis un motif de décider que cette dernière unité fait partie des points à examiner.

Cette opinion est appuyée par un autre membre qui, en faisant valoir l'influence que le mouillage, les dimensions des écluses, le mode de halage exercent sur le prix de revient des transports, soutient que les questions que ces différents points soulèvent, se rattachent à la mesure en délibération avec laquelle la facilité de la navigation doit concourir pour obtenir des voies navigables tous les services qu'elles sont appelées à rendre.

Le président fait ressortir que la commission est spécialement chargée d'examiner les questions de tarif que soulève le projet de loi sus-mentionné. Il demande si

les préopinants font dépendre leur avis sur ces questions, de la solution à donner à celles qu'ils ont signalées comme s'y rattachant.

Les deux membres auxquels cette demande est adressée ayant répondu négativement, le président les invite à vouloir bien formuler par écrit les propositions qu'ils ont à faire dans l'ordre d'idées qu'ils ont indiqué, pour que la commission puisse délibérer sur ces propositions, après que les questions de tarif auront été examinées et résolues, et les traduire, si elle le juge bon, en vœux à émettre dans le rapport à présenter au Gouvernement sur le point principal.

Cette manière de procéder ayant été adoptée à l'unanimité, la mesure qui fait l'objet du projet de loi sus-mentionné est mise en discussion, après qu'il a été de nouveau donné lecture de ce projet.

Un membre demande des explications sur le point de savoir si les péages des canaux concédés ne doivent pas être ramenés, comme ceux des voies navigables administrées par l'État, au *maximum* proposé? Il présente des observations sur le taux des péages des embranchements du canal de Charleroy, du canal de Bossuyt à Courtrai, et de celui de l'Espierre, dont le tarif s'élève à onze centimes par tonne-lieue.

Le président fait observer, que quels que soient les motifs qui militent en faveur de la réduction des droits de navigation établis sur les canaux concédés, le Gouvernement ne peut parvenir à opérer cette réduction qu'au moyen du rachat des concessions. Il demande que si l'un ou l'autre membre a une proposition à faire dans ce sens, il veuille bien la formuler par écrit, pour qu'on l'examine lorsqu'on s'occupera des autres vœux à émettre, après la solution de la question principale qui est en discussion.

Un membre propose de demander au Gouvernement de faire cesser, par application du principe d'unité de tarif, l'obligation imposée aux bateliers qui descendent l'Escaut, d'acquitter les droits de navigation dus pour le parcours du canal de Pommerœul à Antoing, alors qu'au lieu d'entrer dans ce canal ils passent ou transitent par les eaux françaises.

Un membre répond qu'il a lieu de croire que la perception de ce droit exceptionnel a cessé depuis la mise en vigueur de l'arrêté royal du 2 septembre 1863, qui a fixé les droits à percevoir sur le canal de Pommerœul à Antoing, à raison de la distance parcourue, au taux de cinq centimes par tonne et par lieue. Il s'assurera positivement du fait et fera connaître dans la prochaine séance le résultat des renseignements qu'il aura recueillis à cet égard.

Le même membre appelle l'attention de la commission sur la disposition du projet en délibération, d'après laquelle les rivières canalisées seraient rangées dans une catégorie spéciale sous le rapport du *maximum*, qui serait inférieur de 25 p. % à celui des canaux. Il propose de ne pas admettre cette distinction, notamment en ce qui concerne la Sambre, qui a coûté 13,000,000 à l'État et qui peut, à raison des services qu'elle rend à l'égal du canal proprement dit, être soumise au *maximum* de 1 centime par tonne kilométrique.

Un autre membre combat cette opinion, en faisant valoir que la navigation est moins facile et moins régulière sur les rivières canalisées que sur les canaux,

parce qu'elles doivent servir de voies de transport, sans rien perdre de leur destination naturelle, qui est l'écoulement des eaux de la vallée qu'elles traversent.

La proposition de ranger les rivières canalisées dans la même catégorie que les canaux, quant au *maximum*, n'étant pas appuyée, le projet en discussion reste dans son entier.

Personne ne demandant plus la parole, ce projet est mis aux voix.
Il est adopté à l'unanimité.

Un membre, reprenant alors l'examen des vœux à émettre pour l'adoption de mesures propres à faciliter la navigation, présente des considérations tendantes à faire ressortir l'avantage qu'il y aurait pour le commerce et pour le batelage, à pouvoir acquitter les péages en une seule fois au point de départ, pour tout le trajet, comme cela se pratique sur le chemin de fer. Il fait valoir : que dans l'état actuel des choses, les expéditeurs doivent faire aux patrons des bateaux des avances assez considérables, qu'ils sont exposées à perdre; — que le payement successif des droits à un grand nombre de bureaux entraîne des retards, et donne aux bateliers l'occasion de se livrer à la boisson.

Un autre membre soutient : qu'il n'y a pas d'analogie entre le prix unique réglé en une seule fois par l'administration du chemin de fer pour les transports qui lui sont confiés, et les divers péages que les bateliers doivent payer sur chaque voie navigable pour des transports qu'ils effectuent eux-mêmes et qu'ils peuvent modifier, quand bon leur semble, par de nouveaux chargements, des déchargements et des allégements;

Que les bateliers ne savent pas toujours exactement le point de débarquement; que, même dans le cas d'une destination parfaitement déterminée, ils peuvent être obligés, par les glaces ou d'autres circonstances, à changer leur itinéraire ou à se défaire de leur chargement au point où ils se trouvent arrêtés;

Que la perception en une seule fois de droits de navigation différents pour le parcours successif de plusieurs voies navigables, exigerait un travail compliqué de calculs et d'écritures, dont la plupart des percepteurs actuels sont incapables;

Qu'il faudrait donc bouleverser entièrement le service, en remplaçant les éclusiers-receveurs et les pontoniers-receveurs, par des agents spéciaux, ce qui ne pourrait se faire sans accroître considérablement la dépense à laquelle donne lieu le service actuel de perception.

A la suite de ces observations, le membre qui a soulevé la question annonce l'intention d'en faire l'objet d'une proposition écrite qu'il présentera dans la prochaine séance, en la limitant aux deux principaux points d'embarquement : à Mons et à Charleroy.

Le même membre signale à l'attention de la commission l'utilité de l'organisation pour les transports par eau, d'une statistique semblable à celle qui se fait pour les transports par le chemin de fer de l'État.

Il lui est répondu que les avantages de cette mesure ont été reconnus par les départements des Travaux publics et des Finances, qui ont pris de commun accord, pour la réaliser, des dispositions dont l'exécution a commencé le 1er juillet 1864.

Des observations sont présentées ensuite sur l'avantage qu'il y aurait pour la navigation sur plusieurs voies navigables, notamment sur l'Escaut et sur la Lys, à ce que le halage s'exécutât au moyen de chevaux et fît l'objet d'une entreprise comme cela se pratique sur le canal de Charleroy à Bruxelles.

Un membre répond à ces observations : que le Gouvernement, à la suite d'essais malheureux faits pour le halage du canal de Charleroy, a cru pouvoir prendre sur lui d'y établir le système actuel; — que pourtant il y a des doutes sérieux sur le point de savoir si l'on peut réglementer les services de l'espèce en portant atteinte à la libre concurrence; — qu'il est plus douteux encore que les propriétaires riverains de l'Escaut et de la Lys, qui doivent tolérer, à titre de servitude, le passage des haleurs sur leurs prairies, consentiraient à ce que la traction se fît par des chevaux; — que sur plusieurs rivières le halage est opéré par des corporations existant de temps immémorial; — et enfin que le Gouvernement, ayant voulu faire cesser le privilége de ces corporations, a soumis à cet effet à la Chambre des Représentants un projet de loi qui est resté dans ses cartons.

En réponse à ces objections, un membre soutient : que si le Gouvernement peut diminuer le coût du halage et réduire ainsi les frais de transports sans qu'il lui en coûte aucun sacrifice, il ne doit pas négliger de prendre des mesures à cet effet; — qu'il peut faire pour toutes les voies navigables ce qu'il a fait sans difficulté et sans réclamations pour le canal de Charleroy; — qu'il n'y a pas de raison pour qu'il ne reprenne pas le projet de loi destiné à abolir le privilége des corporations de haleurs.

Un autre membre, en faisant valoir l'intérêt que cette question présente pour la navigation fluviale dans les deux Flandres, soutient que les propriétaires des prairies soumises à la servitude du halage, auraient moins à souffrir du passage des chevaux que de celui des haleurs.

La prochaine séance est fixée à mercredi 30 novembre courant, à midi.
La séance est levée à une heure et demie.

Le Secrétaire, *Le Président,*

E. DONCKER. H. DE BROUCKERE.

N° 2.

SÉANCE DU 30 NOVEMBRE 1864.

Présents : MM. J. Jouret, Muller, Jacquemyns, De Rongé, Van Iseghem, Wautelet, Sainctelette, O'Sullivan et Doncker, *secrétaire*.

La séance s'ouvre à midi.

Le secrétaire fait connaître que le président, retenu chez lui par une indisposition, l'a chargé de l'excuser auprès des membres de la commission, de ne pouvoir assister à la séance.

M. Jouret, à la demande de ses collègues, prend place au fauteuil de la présidence.

Lecture est donnée du procès-verbal de la séance du 16 novembre, qui est approuvé.

Des explications sont données sur le droit exceptionnel anciennement établi pour favoriser la navigation sur le canal de Pommerœul à Antoing, dont il a été parlé dans la première séance.

Il résulte de ces explications que l'on a continué à faire payer ce droit, nonobstant les modifications apportées à l'ancien système de perception, par l'arrêté royal du 27 septembre 1863, mais que des mesures vont être prises pour en faire cesser la perception.

Un membre soumet un projet de résolution ainsi conçu :

« Considérant qu'il est désirable de voir s'établir entre toutes les parties du pays » l'égalité des conditions quant aux transports de la navigation intérieure, aussi » bien que pour les transports de chemin de fer;

» Qu'il n'y a ni moins de justice ni moins d'opportunité à faire disparaître des » concessions exorbitants qu'à ajouter encore au bon marché des transports de la » batellerie sur les voies régies par l'État;

» Que sur la partie belge du canal d'Espierres à Roubaix, le tarif n'est pas moindre de fr. 0.11 c. par tonne et par kilomètre;

» Que sur les embranchements du canal de Charleroy, la perception revient en » moyenne à fr. 0.06 c. 1/2 par tonne et par kilomètre;

» Emet le vœu que le Gouvernement avise à ramener les péages perçus sur » les canaux concédés de l'Espierre à la frontière française et des embranchements » du canal de Charleroy, au taux maximum fixé par la proposition de loi. »

Un membre appuie cette proposition, notamment en ce qui concerne les embranments du canal de Charleroy, en faisant valoir que les péages de ces voies navigables placent les exploitants du Centre dans une position désavantageuse sous le rapport du prix de transport de leurs produits.

Un membre demande que l'Ourthe canalisée, dont le tarif s'élève à 12 centimes par tonne et par distance de 5,000 mètres, soit comprise dans le vœu qui fait l'objet de la résolution proposée.

Un autre membre fait la même demande pour le canal de Bossuyt à Courtrai, dont les péages sont également trop élevés.

L'auteur de la proposition fait ressortir la différence qui existe entre ce dernier canal, concédé depuis peu de temps, dont il ne serait pas rationnel de provoquer le rachat, et des canaux tels que ceux de l'Espierre et des embranchements du canal de Charleroy, dont les concessions sont anciennes. Il soutient en outre que le taux élevé du tarif actuel du canal de Bossuyt est le résultat de difficultés temporaires existant entre le Gouvernement et les concessionnaires.

Le membre qui a soulevé la question de l'abaissement du tarif de l'Ourthe, déclare qu'il n'entend pas pousser le Gouvernement dans la voie du rachat, et qu'en se prononçant en faveur de la proposition étendue à ladite rivière, il veut seulement engager le Gouvernement à faire tous ses efforts pour amener les concessionnaires, ou les obliger, si c'est possible, à adopter le même maximum que pour les voies navigables administrées par l'État.

A la suite d'explications échangées à ce sujet, le vœu susmentionné est adopté à l'unanimité dans les termes suivants :

Que le Gouvernement avise à ramener les péages perçus sur le canal de l'Espierres, sur les canaux d'embranchement du canal de Charleroy et sur l'Ourthe canalisée, au taux maximum fixé par la proposition de loi.

La commission adopte également à l'unanimité le vœu *que les difficultés existant entre les concessionnaires du canal de Bossuyt et le Gouvernement puissent être aplanies, de manière à obtenir l'abaissement du tarif actuel de ce canal.*

Un membre présente le projet de résolution suivant :

« Considérant qu'il n'y a aucune raison de refuser au commerce, dans les expédi-
» tions par eau, les facilités par lesquelles les administrations de chemin de fer
» s'ingénient à l'attirer; que le payement des péages en une seule fois pour tout le
» parcours n'offre pas, pour les bateaux, moins d'avantages que pour les wagons;

» Qu'il supprime les risques et surtout les pertes de temps;

» Qu'il peut être organisé de façon à rendre toute fraude matériellement impos-
» sible;

» Que ce mode de perception est depuis plusieurs années en pratique sur le Rhin
» et sur l'Elbe;

» Emet le vœu : *qu'il soit établi aux issues des principaux groupes de mines,*
» *minières et carrières, des bureaux autorisés à percevoir, au départ, les péages*
» *dus pour tout le parcours projeté;*

» *Qu'il soit publié, pour les transports par eau, un tarif général des péages dus*
» *depuis les principaux ports d'expédition jusqu'aux principaux ports d'arrivage,*
» *avec indication des distances, ainsi que le fait l'administration des chemins de fer*
» *de l'État pour les transports par wagons;*

» *Que des conventions internationales assurent aux expéditions faites de Belgique*

» *en France et de Belgique en Hollande, les avantages de la réalisation uniforme* » *des deux mesures ci-dessus réclamées.* »

Un membre émet l'opinion qu'il suffirait, pour satisfaire au premier des ces vœux, que le Gouvernement établit les bureaux spéciaux dont il s'agit : au point de jonction du canal de Mons à Condé avec celui de Pommerœul à Antoing, à Seneffe, à Charleroy et à Liége.

Il est décidé à l'unanimité, moins la voix d'un membre qui s'abstient, que les trois vœux énoncés ci-dessus seront adressés au Gouvernement.

Un membre soumet une proposition ainsi formulée;

» Considérant qu'aux taux modérés fixés par la proposition de loi, le péage ne » sera plus désormais le plus important des divers éléments dont se compose le » fret ;

« Que dès lors le moyen le plus efficace de réduire les prix des transports par » eau devient l'augmentation du chargement possible du matériel;

» Que les autres industries de transports ont devancé la navigation intérieure » dans cette voie et qu'elles n'ont eu qu'à s'en féliciter; que depuis plusieurs années. » la navigation maritime est en train de transformer son matériel; que les chemins » de fer se sont si bien trouvés de l'emploi des wagons de 10 tonnes qu'aujour- » d'hui ils en essayent de 15;

» Considérant que si les difficultés locales d'alimentation ne permettent pas » d'augmenter partout l'enfoncement des bateaux, aucun obstacle naturel ne s'op- » pose à l'adoption pour les écluses de dimensions plus grandes;

» Que l'expérience constate que le matériel naviguant ne tarde pas à prendre » des proportions conformes à celle des ouvrages d'art entre lesquels il doit cir- » culer;

» Considérant qu'il se voit des documents soumis à la commission qu'il existe, » entre les diverses voies navigables du pays, une regrettable variété quant aux » dimensions des éluses;

» Que d'abord les voies navigablés de l'Ouest ne sont pas en harmonie avec celles » de l'Est, ci qui a le grave inconvénient de particulariser le matériel naviguant;

» Que la ligne de Liége à Anvers est la seule dont les écluses aient uniformément » 50 mètres de longueur sur 7 mètres de largeur, avec un tirant d'eau de » 1^{m}90;

» Que, sur les lignes qui, de Mons, se dirigent vers le Nord, la largeur normale » des écluses ne dépasse pas 5^{m}30;

» Que la longueur des écluses, partout inférieure à 50 mètres, descend de » 45^{m}50 sur le canal de Condé, à 43^{m}50 sur le canal d'Antoing, à 40^{m} sur le canal » de l'Espierre, à 42^{m} sur le canal de Bossuyt à Courtrai, et même à 32^{m} sur le » canal de Nieuport à Dunkerque;

» Que le tirant d'eau qui, nulle part, ne dépasse 1^{m}90, n'atteint même pas ce » chiffre sur les canaux de l'Yser à Ypres, de Loo, du Moerdyk et de Bourgogne;

» Considérant que la plupart de ceux des canaux français avec lesquels nos voies » navigables de l'Ouest sont en communication, offrent encore plus, et de plus » choquantes disparates;

» Considérant qu'il résulte de cet état de choses : 1° que, en dehors de la ligne

» de la Sambre vers Paris, le plus fort échantillon de la marine intérieure est maintenant le bateau de 35 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur, avec un » enfoncement de 1m80, ce qui correspond à un chargement de 230 tonneaux; » 2° que les bateaux de cet échantillon ne peuvent être employés pour les expéditions fort importantes dirigées vers Dunckerque, vers la Flandre occidentale, » vers la ligne de Compiègne à Mulhouse;

» Considérant que rien ne serait plus rationnel, que de déterminer, par une convention internationale, les dimensions d'un type uniforme d'écluses pour nos » voies navigables de l'Ouest et pour ceux des réseaux hydrauliques français avec » lesquelles elles sont en relations;

» Que, dans cette ordre d'idées, il conviendrait d'adopter les dimensions de la » ligne de Liége à Anvers, afin de réaliser du même coup l'uniformité dans le » pays;

» Considérant, quant à l'élargissement, que si l'élévation de la dépense ne permet » pas de songer à l'entreprendre immédiatement, rien n'empêche de donner dès à » présent à toute écluse nouvelle ou en reconstruction une largeur de 7 mètres;

» Considérant, quant à l'allongement, que la dépense ne paraît pas devoir être » considérable, ni surtout hors de proportion avec le bienfait d'une augmentation » de tonnage de plus de 50 p. %.

» Émet le vœu que, de concert avec le Gouvernement français, le Gouvernement » du Roi adopte un type uniforme d'écluses;

» Que les dimensions de ce type, en tous cas égales à celles de la plus grande » des principales écluses existantes, soient portées, comme sur les canaux de jonction de la Meuse à l'Escaut, à 50m pour la longueur, à 7 mètres pour la largeur, » à 1m90 pour le tirant d'eau;

» Que toutes les écluses nouvelles ou à reconstruire pour cause de dégradation » soient établies dans ces dimensions. »

Un membre fait observer que la largeur et la longueur des écluses ne peuvent être indéfiniment augmentées, abstraction faite du volume d'eau qui est nécessaire pour le manœuvre de ces ouvrages.

Un autre membre fait remarquer que là où l'administration des ponts et chaussées a pu faire un travail d'un seul jet, comme sur la ligne de Liége à Anvers, elle a pris soin d'adopter un type uniforme d'écluses : il soutient que s'il n'en est pas de même sur les autres voies navigables, c'est qu'elles ont été construites à différentes époques plus ou moins reculées, sans aucune vue d'ensemble.

L'auteur de la proposition déclare qu'il n'entre pas dans ses intentions de critiquer ce qui a été fait jusqu'à présent par le corps des ponts et chaussées, auquel il rend pleine justice, et qu'il n'a en vue que des améliorations à réaliser dans l'avenir au fur et à mesure que les écluses devront être réparées pour cause de vétusté et de dégradation.

Un membre soutient que, dans l'intérêt du trésor, l'on ne doit pas engager le Gouvernement à reconstruire sur un nouveau modèle les écluses qui n'ont besoin que de réparations, et qu'il convient de limiter le vœu dont il s'agit au cas de reconstruction nécessitée par la vétusté.

La proposition est adoptée à l'unanimité, après avoir été amendée de la manière suivante :

La commission émet le vœu : *que, de concert avec le Gouvernement français, le Gouvernement du Roi adopte un type uniforme d'écluses;*

Que, pour autant que le permettront les conditions d'alimentation, les dimensions de ce type, en tous cas égales à celles de la plus grande des principales écluses existantes, soient portées, comme sur les canaux de jonction de la Meuse à l'Escaut, à 50^{m} pour la longueur, à 7^{m} pour la largeur et à 1^{m}90 pour le tirant d'eau;

Que toutes les écluses nouvelles ou à reconstruire pour cause de vétusté soient établies dans ces dimensions.

La commission est alors appelée à délibérer sur un projet de résolution présenté dans ces termes :

« Considérant que la trop longue durée des voyages des bateaux est une cause » importante de l'élévation des frets;

» Que cette trop longue durée provient principalement de l'imperfection des » moyens de halage, notamment de la traction des bateaux par des hommes et » quelquefois même par des enfants;

» Que, de plus, le halage à bras est généralement fort cher; qu'ainsi la traction » d'un bateau vide coûte sur l'Escaut presque le double de ce que coûte sur la » Sambre en remonte la traction d'un bateau chargé;

» Considérant que l'ordonnance de 1669, titre 28, article 7, portait déjà : « Les » propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables laisseront le long » des bords 24 pieds au moins de place en largeur pour chemin royal et trait de » chevaux;

» Que par conséquent, il n'y a aucun obstacle de droit à organiser le halage par » chevaux le long des fleuves et rivières, aussi bien que le long des canaux;

» Que le Gouvernement chargé de la police des voies navigables a le devoir d'y » empêcher tout encombrement et d'accorder aux bateaux traînés par des chevaux » la faculté de trémater les bateaux traînés par des hommes;

» Que dès que des chemins de halage seront convenablement établis partout et » que le droit de trématage aura été officiellement reconnu, des entreprises de trac- » tion par chevaux ne manqueront pas de s'organiser;

» Émet le vœu que le Gouvernement fasse *établir le long des rivières comme le* » *long des canaux, les chemins de halage dans des conditions qui permettent l'em-* » *ploi de chevaux pour la traction des bateaux;*

» *Que dans les règlements de police de la navigation intérieure, il reconnaisse* » *aux bateaux traînés par des chevaux le droit de trémater les bateaux traînés par* » *des hommes;*

» *Que le Gouvernement dirige ses études sur l'application de la vapeur au* » *halage.* »

Un membre fait observer que les prairies qui longent les rivières où le halage se fait par des hommes, sont entrecoupées de nombreux fossés, sur lesquels les haleurs passent au moyen de planches, et que pour donner passage à des chevaux il faudrait exécuter des travaux d'art considérables, qui entraîneraient l'État dans des dépenses dont la commission ne peut apprécier l'importance. Il exprime en consé-

quence l'opinion qu'il y a lieu de demander purement et simplement que le Gouvernement veuille bien faire étudier la question.

Plusieurs membres s'étant prononcés dans le même sens, la proposition est modifiée comme il suit :

« La commission émet le vœu que le Gouvernement *s'applique à établir le long* » *des rivières, comme le long des canaux, les chemins de halage dans des condi-* » *tions qui permettent l'emploi de chevaux pour la traction des bateaux.*

« *Que dans les règlements de police de la navigation intérieure, il reconnaisse* » *aux bateaux traînés par des chevaux le droit de trémater les bateaux traînés par* » *des hommes.*

« *Que le Gouvernement dirige ses études sur l'application de la vapeur au* » *halage.*

La proposition ainsi amendée est adoptée à l'unanimité.

Un membre, après avoir fait ressortir la concurrence ruineuse que l'abaissement des tarifs du chemin de fer vient de créer au batelage sur la ligne de Liége à Anvers, propose d'émettre le vœu que les péages des voies navigables dont il s'agit soient réduits de manière à permettre aux bateliers de continuer à naviguer.

Un autre membre demande que ce vœu soit généralisé de manière à le rendre applicable aux autres voies navigables qui ont également à souffrir de la concurrence des chemins de fer.

L'auteur de la proposition soutient que les canaux joignant la Meuse à l'Escaut sont, à raison de l'étendue de leurs parcours (155 kilomètres), dans une position tout à fait exceptionnelle qui a motivé le vœu d'un abaissement de tarif de 50 p. %, émis par la première commission de 1859. Il prétend que, maintenant pas plus qu'alors, personne ne peut vouloir que ces canaux deviennent inutiles et improductifs, à cause de l'impossibilité dans laquelle se trouvent les bateliers de lutter contre la concurrence du chemin de fer.

Un membre répond à l'argument tiré par le préopinant de la longueur du parcours, qu'il faut s'en tenir au principe soutenu dans les développements du projet de loi soumis à l'examen de la commission, d'après lequel chaque centre industriel doit profiter de sa position géographique.

La discussion est ajournée à la prochaine réunion, qui est fixée à mercredi 7 décembre, à midi.

La séance est levée à 2 heures ½.

Le Secrétaire, *Le Président,*

E. DONCKER. J. JOURET.

N° 5.

SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 1864.

Présents : MM. Jouret, *faisant fonctions de président*, De Rongé, Sabatier, Muller, Jacquemyns, Moncheur, Van Iseghem, Wautelet, Sainctelette, O'Sullivan et Doncker, *secrétaire*.

La séance s'ouvre à midi et un quart.

Le secrétaire fait connaître que M. de Brouckere est encore retenu chez lui par l'indisposition qui l'a empêché d'assister à la dernière séance.

Le procès-verbal de la séance du 30 novembre est lu et approuvé.

L'ordre du jour appelle la continuation de la discussion sur l'abaissement des péages des canaux de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Le membre qui a soulevé la question rappelle les considérations qui ont porté la première commission à émettre le vœu que les péages des voies navigables dont il s'agit, fussent réduits de 50 p. % au moins; il soutient que les mêmes considérations militent en faveur de sa proposition.

Un autre membre, en défendant la même opinion, fait valoir que, sans ériger en principe qu'il faut diminuer les droits pour les longues distances, il y a lieu de tenir compte dans l'espèce de l'étendue du parcours, puisque la concurrence du chemin de fer, à raison de son mode différentiel de tarification, est d'autant plus forte que le point de destination est plus éloigné.

A la suite d'observations échangées au point de vue des principes qui sont exposés dans les développements du projet de loi soumis à l'examen de la commission, la résolution suivante est adoptée à l'unanimité.

La commission émet le vœu de voir abaisser actuellement les péages des canaux de jonction de la Meuse à l'Escaut, et de leurs embranchements, afin de pouvoir maintenir les transports sur ces voies navigables.

Un membre signale les inconvénients du mode actuel de perception des droits de navigation qui sont fractionnés de la manière suivante :

3/5 par tonneau de chargement;
1/5 par tonneau de la capacité du bateau;
1/5 par tonneau de la capacité du bateau (retour à vide).

Il fait ressortir que ce système exige plusieurs calculs qui compliquent les écritures et les travaux de contrôle; qu'il prolonge le temps d'arrêt des bateaux devant les bureaux de perception, qu'il met de la confusion dans l'appréciation du taux réel du droit qui dépend du tonnage et du chargement de chaque bateau, à tel point qu'un droit qui est réellement de 5 centimes par lieue et par tonne de char-

gement, alors que le bateau navigue à pleine charge, s'élève à 7 centimes lorsque le bateau n'a qu'un demi-chargement.

Le même membre propose d'engager le Gouvernement à remédier à ces inconvénients en faisant payer la totalité du droit sur le chargement, sans tenir aucun compte de la capacité du bateau, et en affranchissant de tout péage les voyages à vide, sauf à soumettre, dans ce cas, les bateliers à l'obligation de se munir au premier bureau devant lequel ils passent, d'un permis de circulation pour lequel on leur ferait payer une modique rétribution.

Il présente ensuite quelques calculs qui démontrent : que cette mesure ne changerait rien au montant des droits dans le cas d'un bateau naviguant à pleine charge et revenant à vide; qu'elle donnerait lieu à une augmentation insensible pour les bateaux allant et revenant complétement chargés; et qu'elle procurerait une certaine diminution dans les cas de chargements partiels.

Plusieurs membres appuient la proposition sous le rapport des grandes facilités qu'elle doit procurer à la navigation.

Elle est adoptée à l'unanimité dans les termes suivants :

La commission émet le vœu que le Gouvernement modifie le mode actuel de perception des péages des voies navigables, en substituant un seul droit, basé uniquement sur le chargement, au droit fractionné à raison du chargement, de la capacité du bateau et du retour à vide.

Le présent procès-verbal est lu et approuvé. Il sera transmis avec les procès-verbaux des séances des 16 et 30 novembre dernier à MM. les Ministres des Finances et des Travaux publics, par les soins du président.

La séance est levée à 1 heure 3/4.

Le Secrétaire, *Le Président,*

E. DONCKER. J. JOURET.