

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 9 MAI 1845.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi appliquant le régime du canal de Terneuzen aux canaux d'Ostende à Bruges et à Gand.

(Voir les nos 49 et 592 de la Chambre des Représentants et le n° 201 du Sénat.)

MESSIEURS,

Le but du projet de loi qui vous est présenté est d'assimiler la navigation du canal d'Ostende à Gand, à celle de Gand sur Terneuzen. Ces deux canaux aboutissant également à la mer, chacun de son côté, il ne peut exister de motif de les traiter différemment.

Les conditions de la navigation sur Terneuzen ont été stipulées dans le traité avec la Hollande, en novembre 1842. Avant cette époque, elles étaient les mêmes pour les deux canaux; c'est un article du traité qui a fait disparaître les droits sur la navigation maritime par le canal de Terneuzen et en même temps les a réduits d'un tiers sur la navigation intérieure, et sans doute il y eût été fait mention de la navigation de Gand à Ostende, si cette question n'eût pas été tout-à-fait étrangère à la Hollande.

L'objet de la loi est de diminuer les droits sur le canal d'Ostende, à Gand en les mettant au niveau de ceux qui sont perçus sur le canal de Terneuzen. C'est un acte d'équité, c'est faire disparaître le privilège qui existe en faveur de ce dernier au préjudice de l'autre.

Ce serait une erreur de croire que le bienfait qui en résultera, sera une faveur exclusive accordée aux provinces de Flandres, c'est tout au contraire les autres provinces qui sont appelées à en recueillir la plus grande somme d'avantages.

Si, d'un côté, l'agriculture intérieure des Flandres y trouve son compte par le transport des engrais et des perches de sapin à l'usage des charbonnages du Hainaut, d'un autre côté et bien plus, les autres provinces y gagnent par une diminution de droits pour le transport vers l'Ouest de la Flandre Occidentale, et vers le littoral de la France, du charbon de terre, de la chaux, des pierres de taille et d'autres matières pondéreuses.

Il y a encore une autre considération tout aussi importante : en diminuant les droits de navigation, les produits précités pourront être fournis à meilleur marché qu'aujourd'hui, et la diminution des prix, entr'autres du charbon

de terre, en augmentant sa consommation, aura encore pour résultat de rendre plus difficile la concurrence des houilles anglaises.

L'art. 5, qui autorise le Gouvernement à suspendre en tout ou en partie, l'effet des dispositions qui précèdent à l'égard des navires de pays où la navigation Belge est soumise à des surtaxes, et une stipulation avantageuse à la Belgique, et déjà en d'autres circonstances, nous avons eu l'occasion de reconnaître combien cette arme mise entre les mains du Gouvernement est puissante et peut produire de bons résultats.

Finalement, en nivelant les péages sur les deux canaux, et en favorisant ainsi, la navigation maritime sur Gand par le canal d'Ostende à Bruges, l'État économisera sur tous les navires qui prendront cette voie, le remboursement de péage qui nous est imposé en faveur de la Hollande pour les navires qui naviguent sur le canal de Terneuzen; cette économie sera une ample compensation pour la perte qu'aura à supporter le Trésor par la diminution des droits de navigation, perte que, dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi, le Gouvernement a évaluée à la minime somme de 20,000 francs.

D'après les considérations qui précèdent et qui démontrent les avantages à résulter des dispositions du projet de loi, votre Commission, à l'unanimité de ses Membres, ne peut hésiter à vous en proposer l'adoption.

Le Duc D'URSEL.

A. DAMINET.

Baron DE BARRÉ DE COMOGNE.

Vicomte DE BIOLLEY.

Baron DE MOOREGHEM, Rapporteur.