

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 5 MAI 1881.

---

### Enquête parlementaire sur la situation des industries de la fonte, du fer et de l'acier en Belgique.

(Pétitions de maîtres de forges de Charleroi, de Liège et du Centre ; — des administrateurs délégués de la Société des Hauts-Fourneaux d'Athus ; — des président et secrétaire de la Chambre de commerce d'Arlon, qui ont été présentées le 15 décembre 1880, le 18 janvier et 4<sup>e</sup> février 1881.)

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (1), PAR M. HOUTART.

---

MESSIEURS,

Les pétitionnaires sollicitent une enquête parlementaire sur la situation des industries de la fonte, du fer et de l'acier en Belgique.

La commission ne croit pas que cette enquête puisse avoir une utilité pratique. Elle estime qu'elle exigerait un temps trop long qui aurait le grave inconvénient de suspendre les mesures à prendre en faveur de ces industries.

Personne n'ignore que la forgerie belge est dirigée par nos industriels les plus intelligents, les plus actifs et les plus expérimentés, et qu'ils sont aptes, plus que qui que ce soit, à renseigner le Gouvernement, sur les besoins nouveaux que nécessitent leurs importantes industries, en raison des progrès de la fabrication, des découvertes de gisements miniers, des moyens plus économiques de transport et du développement de leurs débouchés.

La Chambre a souvent entendu des orateurs qui se sont faits les ardents défenseurs de leurs intérêts et de leurs vœux.

Les publications de leurs associations nous les ont également fait connaître. Nous citerons notamment les rapports de la Chambre de commerce de Charleroi, de 1879 et 1880, et une notice (1) insérée dans le dernier bulletin de l'Union des charbonnages, mines et usines métallurgiques de la province de Liège.

---

(1) La commission est composée de MM. GILLIEAUX, président, JANSSENS, MEEUS, HOUTART, VAN ISEGHEM, DE HEMPTINNE, PELTZER, DE ROSSIUS et BERGÉ.

(2) Cette notice est signée par M. J. Dallemagne.

Cette notice fait un exposé, des plus précis, de la situation de l'industrie métallurgique en indiquant ses besoins actuels.

Nous croyons devoir reproduire une partie de ce travail qui établit :

1° Que le prix du transport du minerai représente :

Fr. 18.	» par tonne de fonte	coûtant	fr. 48.20	soit 37.32 p. %
— 20.52	— fer ébauché	—	77.29	— 26.55 p. %
— 24.62	— fer fini	—	121.10	— 20. » p. %

2° Que les trois facteurs de la fabrication de la fonte entrent, dans les prix de revient, dans les proportions suivantes :

Transport . . . . .	37.32 p. %
Charbon . . . . .	26.97 p. %
Métallurgie (transformation aux hauts-fourneaux, extraction du minerai, fabrication du coke) . . . . .	35.68 p. %
	<hr/>
	99.97

« En examinant ces chiffres, ajoute l'auteur de la notice, et en réfléchissant aux pénibles sacrifices qui se sont imposés à l'industrie, pendant ces dernières années, il devient évident que la seule économie efficace qu'il reste encore à réaliser, doit porter sur la réduction des frais de transport.

» En effet, les métallurgistes ont été obligés de réduire les éléments du prix de revient, qui dépendaient d'eux, à leur plus simple expression et même quelquefois à vendre en-dessous de ce prix.

» Il en est de même des charbonniers.

» Ces industriels doivent, ou bien cesser leurs industries, ou bien diminuer leur prix de vente jusqu'à la limite que leur fixe le commerce, c'est-à-dire les consommateurs, qui, dans les temps désastreux de ces dernières années, ont presque constamment fait la loi.

» Le chemin de fer seul n'a rien réduit : il n'a pas à subir la loi de l'offre et de la demande, c'est un entrepreneur qui fait la loi à celui qui l'emploie et contre lequel il n'y a pas de concurrence possible, puisqu'il jouit d'un monopole : ses prix restent fixés, quelle que soit la situation de l'industrie, dont il est le principal coopérateur, et plus la situation industrielle est désastreuse, plus il bénéficie : tous les efforts que peuvent faire les industriels pour chercher des débouchés et pour développer l'activité de leurs usines, profitent directement et tout d'abord au chemin de fer sans qu'il en coûte ni risques ni frais.

» Cette situation est-elle rationnelle ? »

Ces observations sont des plus fondées. Elles empruntent aux circonstances actuelles une importance capitale qui n'échappera à personne.

La réduction des tarifs de transport des minerais luxembourgeois a, d'ailleurs, souvent été réclamée dans notre Chambre législative.

Cette réduction devra s'étendre également aux minerais d'Espagne et d'Algérie, qui sont destinés à la fabrication de l'acier ; car on ne doit pas méconnaître que notre pays a besoin que de transports intérieurs, à bon marché, pour être

prochainement doté de nombreuses aciéries qui lutteront avantageusement avec les produits similaires étrangers, en suivant la voie qui leur a déjà été tracée, avec succès, par nos aciéries liégeoises.

Passons à l'examen des mesures préconisées par les pétitionnaires.

Les fontes, destinées à la fabrication de l'acier, de même que les fontes de moulage, jouissent de l'entrée en franchise temporaire, selon l'article 40 de la loi du 4 mars 1846. Cette mesure n'est pas accordée aux fontes d'affinage, servant à la production du fer, qui payent un droit d'entrée de cinq francs par tonne. Si le drawback était appliqué à ces fontes, il équivaldrait presque à la suppression du droit et priverait le Trésor public d'un revenu d'environ 550,000 francs.

Telles sont les deux objections présentées par le Gouvernement pour justifier le maintien provisoire du droit d'entrée sur ces fontes.

La Chambre des Représentants s'est souvent occupée de cette question et, notamment, dans la séance du 24 décembre dernier, plusieurs membres ont, de nouveau, fait valoir les nombreuses et justes raisons qui militent en faveur de l'abolition de ce droit qui constitue, sans profit réel pour l'Etat, une entrave au développement de notre industrie et de notre commerce.

M. le Ministre des Finances est favorable, en principe, à cette suppression ; mais il ne croit pas que le moment soit opportun pour l'accorder. Il est d'avis de différer l'abrogation de ce droit, pour pouvoir s'en servir, comme moyen d'obtenir des concessions, dans les négociations prochaines qui seront entamées pour le renouvellement de nos traités de commerce.

Mais, quelle que soit, désormais, la position que prenne l'honorable chef du Département des Finances, quelle que soit la situation à résulter pour la fabrication de la fonte, qui se ressentirait ainsi, d'autant plus, de l'injustice que l'on commet, en matière de tarifs de transport, à l'égard des minerais, nous devons insister pour obtenir une prompt modification de ces tarifs.

La forgerie belge ne demande ni faveur, ni protection : elle réclame justice. Si la suppression du droit devait compromettre l'industrie de la fonte, il n'y aurait pas lieu pour cela, de la part du Gouvernement, de lui venir en aide, pas plus qu'à toute autre industrie soutenue par des droits protecteurs au détriment de l'intérêt général.

C'est donc, indépendamment de la question de douane, que nous tenons à présenter nos arguments en faveur de la réduction des frais de transport des minerais.

Disons cependant, qu'un dégrèvement, sur ces frais, d'environ fr. 4-70 par tonne de minéral, compenserait l'abolition du droit d'entrée de cinq francs par tonne de fonte.

Un dégrèvement d'un franc rétablirait même, en grande partie, l'équilibre, si l'on tient compte que les forges belges peuvent utiliser, dans une certaine proportion, les scories de forges qu'elles trouvent, à bon marché, à proximité des lieux de consommation.

Mais quelle est la matière première qui puisse être comparée au minéral, cause d'un travail national considérable par ses transformations successives en fonte, en fer, en acier, en pièces moulées, en machines, etc.?

Ces diverses transformations entraînent la consommation de beaucoup de

matières premières, et nos exploitants de charbon, notamment, ont le plus grand intérêt à ce que le Gouvernement comprenne bien que nulle autre matière ne mérite, autant que le minerai, de fixer son attention, comme étant celle qui aide le plus au développement de la richesse publique, en déterminant le transport d'un chiffre considérable d'autres substances.

Le transport du minerai est donc une source féconde de transport pour nos voies ferrées.

Mais, indépendamment de ces considérations, nous pouvons encore invoquer, en faveur de notre thèse, les transports, à grande distance, des minerais de fer, qui donnent ainsi un frêt considérable et de beaucoup supérieur à la moyenne de tous les transports des grosses marchandises. Or, chacun sait, que ce sont précisément ces transports, à grande distance, que l'on recherche, puisqu'ils sont une des causes principales de l'élévation de cette moyenne et des transports les plus rémunérateurs.

L'exploitation commerciale des chemins de fer entraîne les administrations à créer des tarifs *spéciaux*, c'est-à-dire à consentir, sur les tarifs *normaux*, à des réductions, plus ou moins fortes, servant à enlever des transports, soit à la navigation, soit à des voies ferrées concurrentes. Ces efforts des administrations des chemins de fer, mis en parallèle avec les résultats que l'on obtiendrait en les reportant sur la consommation plus grande des minerais, tournent absolument à l'avantage de cette dernière mesure. Aussi avons-nous la conviction qu'un abaissement sur le transport amènerait une consommation de minerai plus forte que jamais, consommation autrement productive, pour l'État, que beaucoup de ces transports que l'on enlève à coups de tarifs spéciaux — dont nous ne conseillons pas cependant l'abandon — mais dont quelques-uns, que nous pourrions citer, sont précisément accordés en concurrence à notre industrie nationale de la fonte, au profit de nos concurrents du grand-duché de Luxembourg et de l'étranger.

Si donc les tarifs *spéciaux* n'étaient pas reconnus indispensables depuis longtemps, ils devraient être créés pour le minerai, qui, pour une unité de transport, engendre dix unités d'autres transports; car on n'ignore pas que chaque kilogramme de fer a occasionné, pour sa production, le transport de dix kilogrammes de matières diverses.

Notre intention n'est pas d'entrer dans la discussion et l'examen des tarifs. Mais il serait aisé de démontrer que, malgré les nombreuses raisons que nous avons alléguées, en faveur du minerai de fer, destiné à l'alimentation de nos hauts-fourneaux, il est, en Belgique, des matières qui jouissent d'un tarif plus avantageux sur nos voies ferrées.

Nous croyons cependant nécessaire de faire remarquer que le double mouvement si considérable, entre le Grand-Duché et nos bassins houillers (environ 1,000,000 de tonnes de minerais dans une direction et plus de 500,000 tonnes de houille, coke, etc., dans l'autre), facilite une organisation avantageuse de trains complets et directs, en permettant une exploitation des plus économiques.

Les prix actuels de transport des trois centres miniers principaux du grand-duché du Luxembourg : Esch, Belvaux et Pétange, vers les bassins de Charleroi et de Liège, sont les suivants :

DE	A	État Belge.			Prince Henri.			Alsace-Lorraine.			Parcours Nord.			TOTAL.		
		Prix.	Kilomètres	Taxe par tonne kilométrique.	Prix.	Kilomètres.	Taxe par tonne kilométrique.	Prix.	Kilomètres.	Taxe par tonne kilométrique.	Prix.	Kilomètres	Taxe par tonne kilométrique.	Prix.	Kilomètres.	Taxe par tonne kilométrique.
Eschs/Alzette. . .	Charleroi . . .	4 88	191	0.025	1 38	22	0.062	»	»	»	»	»	»	6 26	213	0.03
Belvaux . . .	Id. . .	4 88	191	0.025	1 40	15	0.073	»	»	»	»	»	»	5 98	206	0.0294
Pétango . . .	Id. . .	4 88	191	0.025	0 63	6	0.105	»	»	»	»	»	»	5 31	197	0.0284
Eschs/Alzette. . .	Seraing. . .	3 33	86	0.04	»	»	»	1 99	98	0 02	0 61	6 0.40	5 93	190	0.0316	
Belvaux . . .	Id. . .	4 07	163	0.025	1 41	15	0.074	»	»	»	0 61	6 0.40	5 79	184	0.0314	
Pétango . . .	Id. . .	4 07	163	0.025	0 64	6	0.11	»	»	»	0 61	6 0 40	5 32	175	0.0305	

La Société des hauts-fourneaux d'Athus combat la pétition des maîtres de forges de Charleroi, en demandant le maintien du droit d'entrée sur les fontes et l'application, aux fontes, de la réduction qui serait accordée au transport des minettes.

Ces hauts-fourneaux sont situés à la frontière de la province de Luxembourg, de manière à se trouver dans une situation aussi avantageuse que les hauts-fourneaux du Grand-Duché, au point de vue de l'approvisionnement des minerais.

Mais cette société a, sur ces derniers, le bénéfice du droit d'entrée.

Est-il raisonnable, est-il équitable de prétendre que ce droit protecteur doive lui être conservé au détriment de l'intérêt général ?

Cette Société ne peut-elle se contenter des avantages de sa situation topographique, avantages que l'on peut estimer à près de 8 francs, par tonne de fonte rendue dans les centres de consommation, soit à environ 20 p. % du prix de revient de la tonne de fonte qu'elle produit ?

Peut-elle, avec raison, réclamer pour la fonte, produit fabriqué, d'une valeur supérieure à 40 francs la tonne, un tarif de transport semblable à celui du minerai, matière première, d'une valeur qui ne dépasse guère, en moyenne, fr. 2-25 la tonne ?

Cette prétention est-elle admissible, même en dehors de toutes les considérations que nous avons présentées précédemment, et la demande d'un tarif spécial, invoqué pour la fonte et même pour le charbon, peut-elle, en quoi que ce soit, porter la moindre atteinte à nos observations en faveur des minerais ?

Nous devons cependant reconnaître que les circonstances ont rendu la situation de Charleroi et de Liège assez difficile pour la fabrication de la fonte, et s'il s'agissait de créer une nouvelle industrie, on aurait à choisir, pour l'établir, entre le lieu où l'on extrait la mine ou celui qui produit le charbon.

Mais c'est une industrie ancienne qui a pris naissance, depuis plus d'un demi-siècle dans nos bassins houillers, et nous n'invoquons, d'ailleurs, que de justes raisons pour lui permettre de continuer à vivre. Son déplacement serait la ruine

de nombreuses populations industrielles et nuirait considérablement à l'industrie des transports en affectant, dans une large mesure, le revenu public.

---

La Chambre de commerce d'Arlon se déclare partisan du libre-échange, mais avec réciprocité.

En présence de l'exemple que donnent actuellement la France et l'Allemagne, elle désire le *statu quo*, non-seulement pour les fontes, mais pour les bois. Si la libre entrée est accordée à ces deux matières, elle demande que cette mesure soit étendue aux fers de toute espèce, aux machines, aux tissus de coton et de laine et à tous les articles qui ne produisent qu'un revenu insignifiant.

Ce n'est pas le lieu de recommencer, à ce sujet, une discussion déjà ancienne. Rappelons, toutefois, que les honorables M. Sabatier et M. Pirmez déclaraient, sans protestation, dans la séance de la Chambre du 14 décembre dernier, que : la liberté de commerce est un grand bien pour tout le monde, même sans réciprocité.

Plus récemment, l'honorable Ministre des Finances, M. Graux (séance du Sénat du 30 mars 1881), s'exprimait comme suit :

« Les droits de notre tarif douanier ne sont pas des droits protecteurs, ce sont des taxes fiscales : leur cause n'est pas, en général, l'intérêt de la production industrielle ; mais elle réside dans les nécessités du Trésor. *Il reste cependant quelques exceptions : elles devraient disparaître* »

Il ajoutait toutefois que, dans la suppression des droits existants, il fallait agir avec prudence, et tenir compte de l'*opportunité*.

---

La richesse publique est étroitement liée aux conditions économiques de transport. La question des tarifs a une importance considérable qui préoccupe, à juste titre, les gouvernements et les législateurs.

Dans sa lettre du 5 janvier 1860, au Ministre d'État, l'empereur Napoléon III disait : « *Un des plus grands services à rendre au pays est de faciliter le transport des matières de première nécessité pour l'agriculture et l'industrie.* »

La Chambre de commerce de Charleroi, dans son rapport sur l'exercice 1879, rappelait que, lors de la conclusion, en 1862, du traité de commerce entre la Belgique et l'Angleterre, on demandait, comme arme essentielle, pour soutenir la concurrence, que, pour faciliter l'arrivée, la transformation et la réexpédition des matières premières et des produits, nos canaux, nos chemins de fer et nos voies vicinales, plus humbles et non moins utiles, toutes les artères enfin de la circulation soient améliorées, complétées.

La grande lutte industrielle, engagée aujourd'hui entre tous les pays producteurs, rend plus impérieuse la nécessité d'améliorer les moyens de communication.

La Commission permanente de l'industrie est persuadée de répondre à un vœu

des plus utiles et des plus populaires, en encourageant le Gouvernement à marcher, d'un pas résolu, dans la voie des transports à bon marché et en insistant pour obtenir, *immédiatement, une réduction notable sur le transport du minerai de fer ; la matière première de plusieurs de nos principales industries ; la matière qui, entre toutes, entraîne le chiffre le plus élevé de consommations diverses et détermine une quotité exceptionnellement considérable de transports.*

Elle demande le renvoi des pétitions à MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics.

*Le Rapporteur,*  
LÉON HOUTART.

*Le Président,*  
VICTOR GILLIEAUX.

