

1
(N° 138.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 FÉVRIER 1847.

Réduction de péage sur la Sambre canalisée.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS ,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi dont le but est de réduire le péage de la Sambre à 10 centimes par tonneau et par lieue, pour les houilles, fontes et ardoises à destination de l'intérieur du pays.

Le tarif actuel des péages de la Sambre a pour point de départ la concession des travaux de canalisation de cette rivière, faite par le Gouvernement des Pays-Bas le 6 juillet 1826.

Le droit de navigation déterminé par l'acte de concession était de neuf centièmes de florin, à charge, et de trois centièmes, à vide, par tonneau et par lieue de 5,000 mètres. Il devait être mis en vigueur à l'époque du parfait achèvement des travaux de canalisation.

Par dérogation au cahier des charges, un arrêté royal du 27 décembre 1828 autorisa l'ouverture de la navigation et la mise en vigueur du nouveau tarif, dès avant l'achèvement des travaux et à dater du 1^{er} janvier 1829. Cette autorisation était donnée sous condition que, lorsqu'un bateau ne pourrait pas passer, avec sa charge entière, les parties non approfondies du canal, les droits ne seraient perçus qu'en proportion de la charge, sans que l'espace resté vide pût donner lieu à aucune perception.

L'arrêté du 27 décembre 1828 fut modifié par un arrêté du 17 mars 1830, portant que, provisoirement, les droits seraient réduits dans la proportion du tonnage des bateaux à l'enfoncement possible.

Tel était, au moment de la révolution de 1830, le régime des péages de la Sambre.

Le Gouvernement provisoire, voulant alléger les charges de la navigation pour les bateaux de petite dimension, ignorant d'ailleurs l'existence des arrêtés des 27 décembre 1828 et 17 mars 1830, prit, le 22 octobre 1830, un arrêté portant que le droit de péage stipulé par l'acte de concession serait perçu :

En entier pour les bateaux du port de 120 tonneaux et au dessus ;

Avec réduction d'un quart pour les bateaux de 60 à 120 tonneaux ;

Avec réduction de moitié sur les bateaux de moins de 60 tonneaux.

L'arrêté du Gouvernement provisoire du 22 octobre 1830 fut rapporté par un arrêté royal du 13 octobre 1832.

Ce dernier arrêté statue que le droit de péage à charge et à vide, porté par l'acte de concession à douze cents par tonneau et par lieue de navigation, sera perçu à raison de 9 cents sur les bateaux de toute dimension.

Il a eu pour conséquence :

1^o De rétablir l'uniformité du droit pour les bateaux de toute dimension ;

2^o De réduire de 25 p. % le tarif de la concession.

De 1832 à 1840, l'arrêté royal du 13 octobre 1832 a été la seule base de la perception des péages sur la Sambre canalisée.

En 1840, le tarif de la Sambre fut modifié, non pour le commerce intérieur, mais uniquement en vue de modifier l'exportation de certains produits.

Une loi du 1^{er} septembre 1840 autorisa le Gouvernement à réduire le tarif de la Sambre, à mesure que des réductions analogues seraient simultanément opérées en France, dans le tarif du cours de la même voie navigable entre les frontières belges et Paris.

Un arrêté royal, également du 1^{er} septembre 1840, pris en exécution de la loi dont il vient d'être fait mention, réduisit le péage de la Sambre à 10 centimes par tonneau et par lieue, en ce qui concerne les houilles, fontes et ardoises à destination de la France, par la Sambre supérieure.

Aucune disposition nouvelle n'a été prise, relativement aux tarifs de la Sambre, depuis 1840.

Il y a donc aujourd'hui, pour la Sambre canalisée, deux droits de navigation :

Un droit de 10 centimes, par tonneau et par lieue, pour les houilles, fontes et ardoises, à destination de la France par la Sambre supérieure ;

Un droit de 9 cents (fr. 0,1905), par tonneau et par lieue, pour tous les autres transports.

La mesure prise en 1840 a produit de fort bons résultats ; elle est venue en aide à quelques branches de notre industrie, qui étaient alors fort souffrantes ; elle a donné une heureuse impulsion à nos exportations vers Paris, par la ligne du canal de Sambre-et-Oise, qui venait de s'ouvrir, et il est permis de croire qu'elle a été plutôt favorable que défavorable aux recettes du Trésor, puisque le mouvement ascendant des produits du droit de navigation de la Sambre, loin de s'arrêter après 1840, est devenu remarquable, surtout à partir de cette année.

C'est ce que prouvent les chiffres suivants :

Recette de la Sambre en 1838	fr. 525,000
Id. 1839	366,000
Id. 1840	385,000
Id. 1841	422,000
Id. 1842	436,000
Id. 1843	507,000
Id. 1844	521,000
Id. 1845	626,000

Ce dernier chiffre est supérieur de 71 p. % à celui de la recette de l'année 1839, la dernière pendant laquelle le droit de 19 centimes, par tonneau et par lieue, a été appliqué à tous les transports sans distinction.

Le Gouvernement propose aujourd'hui d'étendre aux houilles, fontes et ardoises en destination de l'intérieur du pays, le droit de 10 centimes, par tonneau et par lieue, introduit par arrêté royal du 1^{er} septembre 1840, en faveur des mêmes produits destinés à l'exportation par la Sambre supérieure. L'application de ce droit équivaldrait à un dégrèvement de 9 centimes et une légère fraction, par tonneau et par lieue.

Ce dégrèvement serait favorable au consommateur indigène et à toutes les industries qui emploient le charbon et la fonte comme matière première ; il le serait aussi à l'industrie charbonnière et spécialement aux exploitations dont les produits ne trouvent qu'un placement limité.

Il est à remarquer d'ailleurs qu'avant l'exécution des travaux de canalisation, les riverains de la Sambre étaient en possession d'une navigation, imparfaite il est vrai, mais qui leur rendait déjà de grands services ; que les travaux de canalisation n'ont eu d'autre résultat que d'améliorer une navigation existante, résultat assez chèrement acheté par un droit de navigation de plus de 19 centimes par tonneau et par lieue.

Des considérations d'équité puissantes militent donc en faveur de la mesure proposée.

Il reste à apprécier les conséquences probables de cette mesure pour les intérêts du Trésor.

En 1840, le dégrèvement a été accordé à certains transports spéciaux qui n'avaient alors qu'une faible importance, mais qui pouvaient prendre de grandes proportions moyennant quelques encouragements; le dégrèvement s'adressait à un commerce d'exportation à créer; les prévisions que les recettes augmenteraient, malgré la réduction des péages ou peut-être à cause de cette réduction, s'est pleinement réalisée.

Aujourd'hui, au contraire, il s'agit de réduire le droit en faveur des transports pour la consommation intérieure, qui existent, qui ont une importance déjà réelle et qui se trouvent nécessairement plus limités dans leur développement ultérieur que ne l'était le commerce d'exportation lors de l'ouverture du canal de Sambre-et-Oise.

Les charbons, fontes et ardoises autres que ceux auxquels s'applique l'arrêté du 1^{er} septembre 1840, ont produit en droits de navigation sur la Sambre :

En 1845	fr. 226,578 18 (1).
En 1846	216,756 33 (2).

Ce qui correspond à une moyenne de fr. 221,667-25 par année.

Dans la supposition que les charbons et fontes exportés en France par la Meuse, et dont le chiffre exact n'a pu être constaté, entrent dans cette recette pour un dixième, le produit des charbons, fontes et ardoises transportés à l'intérieur du pays se trouvera être de 199,500 fr.

Cette somme, par l'abaissement du péage de fr. 0-1905 à fr. 0-10 et abstraction faite de toute augmentation de navigation, serait réduite à 105,000 fr., ce qui donnerait une différence en moins de 94,500 fr.

Mais comme l'abaissement du péage ne peut manquer de donner de l'impul-

(1) Charbons	fr. 212,500 38
Fontes	9,106 30
Ardoises	4,971 50
Total	fr. 226,578 18

(2) Charbons	fr. 198,079 73
Fontes	15,218 30
Ardoises	3,358 30
Total	fr. 216,756 33

sion aux transports, il est permis d'espérer que la diminution réelle des recettes n'atteindra pas à beaucoup près cette somme.

Un accroissement d'un tiers seulement dans le mouvement de la navigation, à part les avantages qu'il offrirait aux consommateurs belges, aurait pour résultat de réduire à 67,000 fr. le sacrifice du Trésor.

Le Ministre des Travaux Publics,

DE BAVAY.

PROJET DE LOI.

 Leopold,

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 :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le tarif des droits de navigation établi en exécution de la loi du 1^{er} septembre 1840 (*Bulletin officiel*, n° 683), pour les transports par la Sambre supérieure, en destination de la France, est rendu applicable, pour tout le parcours de la Sambre canalisée, aux transports de houilles, fontes et ardoises, en destination de l'intérieur du pays.

Donné à Paris, le 30 janvier 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

DE BAVAY.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

SAMBRE CANALISÉE. — Tableau du produit du transport des houilles pendant les années 1845-1846.

EXERCICES.	DIRECTIONS.	CHARGEMENTS de HOUILLE.	PRODUITS approximatifs DU DROIT PERÇU.	TOTAUX.	Observations.
	Bureau de Charleroy.	Tonneaux.	Fr.	Fr.	Le droit perçu sur les houilles transportées en France par la Sambre supérieure ont produit :
1845	France par la Sambre supérieure	194,519 20	145,889 40	197,909 78	En 1845 235,530 93
	Toutes autres localités	69,360 50	52,020 38		En 1846 229,072 09
1846	France par la Sambre supérieure	195,479 70	146,609 73	212,135 63	Les droits perçus sur les houilles de toutes autres localités ont produit :
	Toutes autres localités.	87,267 80	65,525 85		En 1845 212,500 38
					En 1846 198,079 73
	Bureau de Namur.				
1845	France par la Sambre supérieure	99,601 70	89,641 53	250,121 53	
	Toutes autres localités.	136,000 00	160,480 00		
1846	France par la Sambre supérieure	91,625 90	82,463 31	215,017 19	
	Toutes autres localités	112,333 80	132,553 88		

Recette principale

EXERCICES.	DESTINATION.	ARDOISES.	BOIS.	BIQUES.	CHARBON DE TERRE.	CHARBON DE BOIS.	ÉCORCES.	ENGRAIS.
1845	France, par la Sambre supérieure....	5,524 60	"	"	99,601 70	"	"	"
	Toutes autres localités.....	4,234 20	11,241 80	1,886 80	136,000 10	1,506 90	11 90	11 20
1846	France, par la Sambre supérieure....	2,342 30	"	"	94,076 80	"	"	"
	Toutes autres localités.....	2,634 50	23,084 80	1,101 90	120,516 20	9 50	58 80	"

de Namur.

FER FORGÉ.	FER DE FORTE.	CHENIÈRE.	GRAINS.	MARBRES.	MARCHANDISES DIVERSES.	MINES.	PIERRES.	SABLE.	NOMBRE TOTAL de tonneaux à charge transportée.	TOTAL DES DROITS PERÇUS.
"	2,862 50	"	"	"	"	"	"	"	115,514 50	522,647 88
3,181 40	3,790 90	171 10	978 40	1,008 00	9,927 80	26,591 00	4,923 10	1,036 50	203,972 80	
"	2,769 10	"	"	"	"	"	"	"	103,733 00	304,892 80
3,293 30	6,423 80	71 00	1,700 40	819 90	12,876 80	40,516 30	3,187 50	1,237 90	217,623 90	

Recette principale

EXERCICES.	DESTINATION.	ARDOISES.	BOIS.	BRÛQUES.	CHARBON DE TERRE.	CHARBON DE BOIS.	ÉCORCES.	ENGRAIS.
1845	France, par la Sambre supérieure....	"	"	"	194,519 20	"	"	"
	Toutes autres localités.....	737 30	2,310 90	3,946 10	69,560 50	"	"	1,630 70
1846	France, par la Sambre supérieure....	6 80	"	"	193,479 70	"	"	"
	Toutes autres localités.....	723 80	6,877 90	7,807 70	87,367 80	"	"	10,629 10

N. B. Les droits perçus en vertu de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1840 et ceux perçus en vertu du tarif ordinaire, ayant été inscrits au bureau de recette, sans distinction, le montant du produit des deux catégories n'a pu être donné qu'approximativement.

de Charleroy.

FER FORGÉ.	FER DE FONTE.	GENÈVRE.	GRYNS.	MAIRRE ET PIERRES.	MARCHANDISES DIVERSES.	TERRES, MINES ET SABLE.	PIERRES.	SABLE.	NOMBRE TOTAL de tonnes à charge transportés.	TOTAUX DES DROITS PERÇUS.
»	10,682 70	»	»	»	»	»	»	»	200,846 80	304,111 21
1,930 10	5,313 40	»	5,949 10	851 40	10,858 40	50,976 90	62,833 30	1,020 20	197,240 50	
»	17,923 80	»	»	»	»	»	»	»	213,410 50	345,073 75
2,046 50	8,892 30	»	14,526 90	111,591 50	11,559 30	60,306 10	»	»	522,508 70	