

(1)

(N° 201.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} JUIN 1865.

PÉAGES DES VOIES NAVIGABLES ADMINISTRÉES PAR L'ÉTAT (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

En présentant un projet de révision et de réduction des péages sur les voies navigables administrées par l'État, le Gouvernement a tenu compte des réclamations soulevées par les écarts considérables que comportent aujourd'hui ces péages et de la nécessité de mettre les transports fluviaux en mesure de soutenir la concurrence des chemins de fer.

Relativement au premier point, nous nous bornerons à rappeler que les péages des canaux varient dans la proportion de 1 à 15; qu'ils sont huit fois plus élevés sur les rivières canalisées que sur certains canaux, et qu'en comparant les péages des rivières, on trouve qu'ils varient comme 1 est à 4.

Le projet de loi soumis à vos délibérations modifie, dans une certaine mesure, cet état de choses.

Il établit plus d'uniformité dans les charges qui pèsent sur les voies de transport appelées à rendre les mêmes services.

Il consacre ce principe, que chaque industrie doit pouvoir profiter de sa position naturelle, et rompt ainsi avec les idées d'équilibre et de pondération qui prévalaient naguère au sujet des bassins houillers.

En somme, il permet au Gouvernement de déférer au vœu exprimé par toutes les chambres de commerce et par le conseil supérieur de l'industrie, de voir abaisser les prix de transport, comme conséquence de la politique commerciale inaugurée,

(1) Projet de loi, n° 184.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEERBOOM, était composée de MM. MONCHEUR, LEBEAU, VAN ISEGHEN, SABATIER, J. JOURET et DE WANDRE.

en 1862, par le traité de commerce conclu avec l'Angleterre, et complétée bientôt par de nouveaux abaissements et des suppressions de droits.

Les péages inscrits au projet de loi, soit 1 centime sur les canaux, $\frac{3}{4}$ de centime sur les rivières canalisées et $\frac{2}{10}$ de centime sur les rivières, représentent, en effet, le *maximum* de ce qui peut être perçu. La faculté de descendre au-dessous de ces chiffres est donc laissée au Gouvernement.

Quant à la concurrence que fait le waggon au bateau, il importe de ne pas la rendre stérile en laissant au premier mode de transport tous les avantages de la lutte. Il faut au contraire seconder cette concurrence, l'étendre et non la faire disparaître; la solution du problème des transports à bon marché est à ce prix. C'est dans cet ordre d'idées que nous engageons le Gouvernement à persévérer dans l'intention qu'il manifeste, en terminant l'exposé des motifs, d'aviser aux moyens de donner suite, dans la mesure possible, aux vœux émis en vue de réaliser de nouveaux progrès sur les voies navigables, par la Commission spéciale dont les travaux ont déterminé la présentation du projet de loi actuel.

Ces vœux touchent aux améliorations à introduire dans le halage; aux modifications qu'il conviendrait d'apporter, d'accord avec les pays voisins, aux dimensions des écluses; à la nécessité de ramener les péages de quelques canaux concédés aux taux fixés par la proposition de loi, afin de ne pas laisser incomplète, par le maintien de quelques péages excessifs, la réforme générale des transports⁽¹⁾; enfin à diverses mesures administratives.

Parmi les vœux qui ayant une grande importance, sont en même temps d'une application très-prompte sinon immédiate, nous soulignerons celui relatif au halage.

Il s'agit de favoriser l'emploi de la vapeur par un système de touage à substituer aux chevaux, partout où la chose peut présenter une économie et de supprimer le halage à bras.

Tous, du reste, tendent vers cette idée de « compléter et d'améliorer notre réseau hydraulique, tout autant que notre réseau de chemin de fer et d'exploiter les deux modes de transports, chacun selon ses aptitudes, en poussant le plus loin qu'il est possible la spécialité des services qu'ils peuvent rendre ⁽²⁾ ».

Nous avons parlé de la concurrence des voies navigables et des voies ferrées. N'oublions pas que nous lui devons en grande partie les tarifs actuels du chemin de fer.

Entreprise il y a quelque dix ans, à titre d'essai, au moyen de *traités particuliers* qui assuraient au chemin de fer les transports des contractants, cette concurrence se développa par l'introduction des *tarifs spéciaux* qui attribuaient à des catégories entières de transports les avantages des traités particuliers. Puis vinrent les tarifs différentiels de 1860, modifiés d'une manière si heureuse en 1864, par le rapprochement de la distance à laquelle les tarifs devenaient différentiels et par la création d'une 4^{me} classe de grosses marchandises. Ils ont rendu d'application générale les traités et les tarifs spéciaux, en laissant cette fois aux consommateurs et aux industriels le libre choix du mode de transport.

(1) Il est fait allusion ici aux embranchements du canal de Charleroy, à la partie belge du canal de l'Esperrière à la frontière française, et au canal de l'Ourthe, dont les péages sont respectivement de 6 $\frac{1}{2}$, 11 et 2 $\frac{1}{10}$ centimes par tonne kilométrique.

(2) *Bulletin du Conseil supérieur de l'Industrie et du Commerce*, session 1862-1865.

D'incessants progrès seront la conséquence du système que nous approuvons hautement, et on le sait, la navigation en a d'importants à réaliser.

En étudiant quels ont été les résultats obtenus à la suite des réductions de tarif et de péages, on se convainc aisément des avantages qu'ont retiré le pays et le résor, des mesures libérales déjà prises par le Département des Travaux publics. Ils sont un encouragement puissant pour l'achèvement de l'œuvre.

Le trafic, qui est en quelque sorte l'expression du mouvement commercial du pays, suit une marche ascendante très-remarquable. Il a doublé depuis dix ans sur les chemins de fer ⁽¹⁾. Il s'était accru sur les voies navigables dans une assez forte proportion jusqu'en 1863. Mais depuis lors, si l'on constate une extension de plus en plus marquée du trafic pris dans son ensemble, c'est surtout le waggon qui en a profité (5,250,000 tonnes de grosses marchandises, en 1864, contre 4,500,000 tonnes en 1863 sur les chemins de fer de l'État). Les voies navigables ont fait un pas rétrograde; celles du moins dont les péages sont élevés et les prévisions du Budget de 1865 sont inférieures de 150,000 francs à celles de l'exercice précédent ⁽²⁾.

Le projet de loi actuel permet de régler les péages de manière à ramener l'équilibre. Sous ce rapport nous signalerons à l'attention du Gouvernement le vœu émis par la Commission spéciale « de voir abaisser au-dessous de 1 centime les péages » des canaux de jonction de la Meuse et de l'Escaut et de leurs embranchements, » afin de pouvoir maintenir les transports sur ces voies navigables.

Il est de fait, que plus les parcours sont longs sur les canaux, plus il est indispensable d'abaisser l'unité du péage, puisque contrairement à ce qui se pratique sur les chemins de fer, le péage n'est pas différentiel, c'est-à-dire ne décroît pas en raison inverse des distances. Du reste, il faut bien le dire, le chiffre de 1 centime par tonne kilométrique, est relativement élevé. Il représente les deux tiers du coût du transport dégagé des droits de navigation, et nous croyons ne pas nous tromper en disant, sans aller, bien entendu, jusqu'à la gratuité de parcours sur les voies navigables, que les circonstances, nous pourrions même dire la force des choses, amèneront le Gouvernement à faire de nouvelles applications de la loi.

Le projet du Gouvernement a été adopté à l'unanimité, par toutes les sections. Deux d'entre-elles ont recommandé la mise en œuvre de la loi immédiatement après le vote du sénat. La section centrale exprime le même vœu, et vous propose, Messieurs, l'adoption de ce projet de loi.

Le Rapporteur,

G. SABATIER.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.

(1) Les recettes sur les grosses marchandises seulement se sont accrues pendant ce laps de temps de près de 7 millions de francs.

(2) On estime à dix millions de tonneaux le chiffre de grosses marchandises transportées sur les chemins de fer du pays en 1864, et à dix-sept ou dix-huit millions de tonneaux, le chiffre relatif aux voies navigables. Ce renseignement a été présenté tout récemment à la Chambre, comme preuve de l'impossibilité, pour les chemins de fer, d'opérer à eux seuls le transport des grosses marchandises, et de la nécessité de poursuivre sans relâche l'amélioration et le complément de notre réseau hydraulique.
