

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MAI 1839.

PÉAGES SUR LE CANAL DE CHARLEROI ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

De nombreuses réclamations se sont élevées à diverses époques contre les péages perçus sur le canal de Charleroi, elles ont toujours porté sur deux points : le taux même du péage et l'égalité de taxe, sans égard à la distance parcourue, pour les bateaux partant de divers points et allant vers Bruxelles.

Pendant la session de 1836-1837, M. de Stenhault déposa une proposition de loi qui avait pour but de faire cesser cette égalité, qu'il considérait comme une injustice. Cette proposition fut reprise, après la dissolution de la Chambre, par plusieurs de nos collègues, parmi lesquels M. J. Jouret qui en donna les développements ⁽³⁾.

Elle est ainsi conçue : « A dater du 1^{er} juillet 1838, les péages sur le canal de » Charleroi seront perçus dans la proportion des distances parcourues. »

A la même époque la commission d'industrie avait fait, par l'organe de M. Sabatier, rapport sur plusieurs pétitions demandant l'abaissement des péages sur ce canal.

La Chambre décida que ces deux questions seraient débattues en même temps, et qu'elles le seraient lors de la discussion du projet de loi dont nous venons de parler.

Les sections saisies de l'examen de ce projet se partagèrent sur son apprécia-

(1) Proposition de loi, n° 93, de 1837-1838.

(2) La section centrale, présidée par M. ORTS, était composée de MM. H. DE BROUCKERE, VANDER DONCK, DE BOE, DE NAEYER, NOTELTEIRS et PIRMEZ.

(3) Séance du 23 février 1838, Annales parlementaires, p. 352.

tion, trois l'adoptèrent, trois le rejetèrent ; la section centrale crut devoir, avant d'en aborder l'examen, s'adresser au Gouvernement pour connaître son opinion.

Des interpellations s'étant, peu de temps après, produites au sein de la Chambre, M. le Ministre des Finances fit connaître en ces termes les intentions du Gouvernement ⁽¹⁾.

« Il a été reconnu par le Gouvernement que les péages sur nos voies navigables présentent une foule d'anomalies ; il est indispensable que l'ensemble du système soit révisé, pour qu'on puisse arriver à une conclusion équitable ; en conséquence, le Gouvernement a décidé que cette question serait soumise à une commission, composée de telle sorte que les divers intérêts qui sont en présence y soient représentés.

« Nous venons déclarer, et nous le démontrerons dans la discussion, que l'on ne peut donner, avec justice, une solution isolée à cette question, parce que d'autres sont dans des conditions analogues à ceux que la proposition a en vue et que vous ne vous en occupez pas. Vous voulez supprimer une situation qui existe depuis fort longtemps et qui a créé certains intérêts ; les intérêts que vous voulez compromettre ont également le droit de se défendre et d'être entendus.

« La question n'est pas nouvelle ; elle a été agitée pendant un grand nombre d'années ; elle a déjà fait l'objet d'une proposition de la part de l'honorable M. de Steenhault, proposition qui n'a pas eu de suite. L'honorable M. J. Jouret a repris la proposition, et la section centrale a demandé l'opinion du Gouvernement sur la question des péages. Le Gouvernement a examiné cette question, et il est convaincu qu'on ne peut pas discuter isolément la proposition dont la Chambre est saisie. C'est cette opinion que nous sommes disposés à défendre. »

En présence de cette déclaration, la section centrale ne crut pas, malgré l'insistance de M. Jouret qui fut entendu, devoir se prononcer sur le fond même de la question ; elle remit son examen à la présente session.

Cet ajournement fut porté à la connaissance de la Chambre par un rapport de M. Orts ⁽²⁾.

Le Gouvernement a soumis à une commission, ainsi qu'il l'avait annoncé, les questions relatives aux péages des canaux. Cette commission, composée d'ingénieurs et de représentants des localités les plus directement intéressées dans ces questions, a depuis un certain temps terminé sa mission, et formulé des conclusions.

La Chambre sait, qu'à diverses reprises depuis lors, le Gouvernement fut invité à les traduire en projet de loi, et que l'espérance qu'il avait autorisée s'est tout récemment évanouie ; dans la séance du 10 mai dernier, il a en effet, par l'organe de MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics, fait connaître qu'en présence des circonstances si graves au milieu desquelles se trouve une partie de

(1) Séance du 26 mai, Annales parlementaires, p. 992.

(2) Séance du 29 mai, Annales parlementaires, p. 1108.

l'Europe, il croit devoir ajourner toute modification aux péages, pour ne pas priver le trésor de ressources qui peuvent lui être nécessaires.

C'est en présence de ces antécédents et de ces déclarations que votre section centrale s'est réunie de nouveau.

La première question qui s'est offerte à son examen a été naturellement celle de savoir si, suivant l'exemple du Gouvernement, elle devait ajourner l'appréciation de la proposition de loi, ou si, comme ses auteurs le réclamaient, il fallait aborder la discussion du projet.

Elle a, par trois voix contre une et deux abstentions, décidé qu'elle passerait à cette discussion.

La majorité n'a pas cru que la section centrale put différer encore de se prononcer sur une proposition pendante depuis si longtemps et plusieurs fois ajournée, elle a pensé que chargée d'un mandat elle avait pour premier devoir de le remplir, et que s'y refuser par un ajournement alors que la question qui lui est soumise est en état d'être vidée, serait manquer au respect qu'exige une des prérogatives parlementaires les plus essentielles : l'initiative dans la présentation des lois.

Votre commission, Messieurs, saisie de la question d'abaissement de péage du canal de Charleroi, par suite de diverses pétitions que la Chambre lui a renvoyées, non moins que par la proposition de loi, de celle de savoir si la taxe uniforme doit être maintenue, est d'avis que ces deux points doivent être résolus comme l'a fait la commission instituée par le Gouvernement.

D'après cette solution, les péages sur le canal seraient abaissés de 40 p. $\%$, et l'égalité de taxe existant aujourd'hui, remplacé par une moyenne se plaçant entre un paiement proportionnel à la distance parcourue et un paiement proportionnel à la distance réellement franchie.

Quelque mots suffiront pour justifier cette manière de voir.

Deux motifs essentiels demandent la réduction des péages du canal de Charleroi : la nécessité de permettre au transport par eau de soutenir la concurrence des transports par les voies ferrées, et la différence injustifiable entre ces péages et ceux des autres voies navigables.

Dans un rapport fait au nom de la commission d'industrie, le 11 février 1858⁽¹⁾, M. Sabatier a établi par des chiffres décisifs l'infériorité où l'élévation du tarif place le canal vis-à-vis du chemin de fer.

Voici ce que nous trouvons dans ce document :

« Le droit de navigation sur le canal de Charleroi est de, . . fr.	2 »
» Pour toutes autres dépenses, halage, salaire du batelier, entretien des bateaux, amortissement du capital fr.	2 41
» Le fret de Charleroi à Bruxelles s'élève donc, en moyenne, à. .	4 41
» Le tarif du chemin de fer de Louvain s'appliquant aux charbons pris aux fosses, sans frais supplémentaires sensibles, nous devons ajou-	

(1) Séance du 11 février 1858, Annales parlementaires, p. 295.

ter, pour les charbons expédiés par le canal, le coût du transport des fosses aux lieux de chargement. Nous évaluerons ce coût à fr. 0-50 par 1,000 kil. Conséquemment en ajoutant ces 50 centimes. » 50

aux fr. 4-41 ci-dessus, nous arrivons à un prix réel de fr. 4 91

pour le transport de Bruxelles des charbons pris aux fosses.

» Or, par le chemin de fer de Charleroi à Louvain, combiné avec celui du Luxembourg, les transports des charbons de terre sont entrepris, de Charleroi à Bruxelles, au prix moyen de fr. 5 82 $\frac{1}{2}$

et » 4 42 $\frac{1}{2}$

selon qu'il s'agit de la station du Quartier-Léopold ou de la station de l'Allée-Verte.

» La différence, au préjudice de la navigation, est donc, pour les deux points d'arrivée, de 1 08 $\frac{1}{2}$

et » 48 $\frac{1}{2}$

» Ces différences ne nécessiteraient pas une réduction très-notable des péages ; mais voyons maintenant ce que la concurrence des chemins de fer réserve au transport par eau des charbons du bassin de Charleroi vers Louvain, Anvers et les Flandres.

» Il en coûte jusque Bruxelles, par eau fr. 4 91

» L'augmentation pour le passage de Bruxelles jusqu'à Louvain est en général de 2 »

» Total par bateau de Charleroi à Louvain fr. 6 91

» Or, par le chemin de fer de Charleroi à Louvain (ligne directe), il n'en coûte plus que. 5 42 $\frac{1}{2}$

» Différence au préjudice de la navigation fr. 3 48 $\frac{1}{2}$

» Autre exemple :

» Par bateau, le transport pour Bruxelles est de fr. 4 91

» L'augmentation pour le passage jusqu'à Zele ou Lokeren 2 »

» Total de Charleroi à Zele ou Lokeren. 6 91

» Par le chemin de fer de l'État combiné avec celui de Dendre-et-Waes, ce transport est effectué à raison de fr. 4 50

auxquels il faut ajouter, pour le transport des charbons des fosses aux stations de départ » 50

» Soit fr. 5 »

» Différence au préjudice de la navigation. fr. 1 91

» Enfin, si l'on ajoute au prix du transport de Charleroi à Bruxelles, qui est de 4 91

le fret pour le passage de Bruxelles à Gand 2 25

il en coûte, par 1,000 kilogrammes, de Charleroi à Gand fr. 7 16

	D'autre part	7 16
» Le chemin de fer de Charleroi à Louvain transporte les 1,000 kilogrammes à	fr.	3 42 ¹ / ₂
» L'embarquement à Louvain coûte	»	40
» Le fret de Louvain à Gand est de		1 50
	Fr.	3 32 ¹ / ₂
» Différence au préjudice de la navigation par le canal de Charleroi	fr.	1 83 ¹ / ₂

» Ces exemples suffisent pour établir que la navigation ne saurait lutter longtemps avec les chemins de fer dans l'état de choses actuel.

» Une réduction équitable sur les péages du canal de Charleroi est donc indispensable, si l'on veut rendre possible la concurrence avec les voies ferrées et conserver à la navigation son activité. »

Le taux excessif des droits de navigation au canal de Charleroi, comparé à celui qui est établi sur les autres voies navigables du pays, ne réclame pas moins hautement la réduction de ces droits.

Souvent on a indiqué les anomalies de toutes espèces que présentent les différentes taxes qui varient dans la proportion de 1 à 37. Qu'il suffise de dire ici, que pour l'unité de transport on perçoit sur le canal de Charleroi 2 ¹/₂ fois plus que sur le canal de Mons à Condé et 2 ⁶/₁₀ fois plus que sur le canal de Pommerœul à Antoing. Comme ces trois voies navigables servent principalement aux transports de charbons, on a le droit de demander pourquoi l'on maintiendrait plus longtemps un pareil écart vis-à-vis de plusieurs bassins houillers qui ont le même droit à la sollicitude de l'État, et comment il se fait que c'est précisément le canal de Charleroi, construit à petite section et le moins avantageux des trois, que l'on taxe 2 ¹/₂ fois plus que des canaux à grande section rendant en tout temps les meilleurs services.

L'iniquité de cette position, déjà assez manifeste par elle-même, devient plus frappante encore si l'on considère que le prix d'acquisition du canal de Charleroi a été depuis longtemps remboursé à l'État par les péages, ce qui ne l'empêche pas d'en tirer près de la moitié du revenu de ses voies navigables. N'y a-t-il pas cependant une contradiction manifeste à chercher à augmenter, même au prix de sacrifices considérables pour le Trésor, nos voies de communication, et à empêcher par un droit exorbitant une voie existante de rendre tous les services qu'on peut en attendre?

L'intérêt du Trésor est l'obstacle principal qui s'oppose au dégrèvement du canal de Charleroi. Si les voies ferrées doivent enlever au canal une partie de ses transports, cette concurrence, quoiqu'on fasse, amènera nécessairement une diminution de recettes que l'on pourrait opérer. Le dégrèvement, bien loin de produire la perte, en est le remède parce qu'il permet au canal de rivaliser avec les chemins de fer. On se tromperait, d'ailleurs, si, pour évaluer la diminution des recettes, on portait les calculs sur le présent; chacun sait qu'un abaissement

de droit entraîne toujours au bout d'un certain temps une augmentation de transport qui, souvent, compense et quelquefois excède la perte résultant de l'abaissement du droit.

La proposition que la section centrale a l'honneur de vous soumettre en ce qui concerne les péages respectifs des bateaux partant de Charleroi et du Centre, est une solution transactionnelle d'un procès pendant depuis longtemps devant la Chambre entre ces deux bassins houillers. Tandis que le Centre prétend qu'il y a injustice évidente à admettre toute autre base de péage que la distance parcourue, Charleroi soutient qu'en égard au système de pondération auquel se rattache l'élévation du droit sur ce canal, système qu'il combat mais dont la prétention du Centre le rendrait seul victime, qu'en égard surtout aux distances réelles des deux bassins à Bruxelles, et au détour considérable que l'on a fait faire au canal en le dirigeant de Charleroi vers le Centre pour aller à Bruxelles, l'égalité de taxe est impérieusement commandée. L'abaissement du droit en diminuant l'importance du débat a permis un rapprochement auquel, sous la condition de cet abaissement, ont pu se rallier les représentants des deux bassins rivaux ; une difficulté ancienne que personne, sans doute, ne cherchera à raviver, se trouvera ainsi éteinte.

La commission, dont nous proposons à la Chambre d'adopter les conclusions, a pensé qu'il était convenable aussi de réduire de 50 p. $\%$, au moins, les péages du canal latéral à la Meuse de Liège à Maestricht et du canal de la Campine, en ce qui concerne la navigation intérieure, sans préjudice aux réductions plus fortes que pourront exiger les besoins de la navigation quant au transit. Toutefois, la section centrale n'a pas cru, que saisie seulement d'une question relative au canal de Charleroi, elle fut compétente pour proposer à la Chambre une résolution à cet égard ; elle se borne donc à attirer son attention sur ce point, en laissant au droit d'amendement le soin de faire admettre une mesure que son mandat limité doit l'empêcher de présenter.

L'honorable M. Jouret, appelé au sein de la section centrale, a déclaré se rallier aux amendements qui viennent d'être indiqués.

La section centrale adopte le projet amendé, par trois voix contre une et deux abstentions.

Elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Quant aux pétitions qui lui ont été renvoyées, elle estime qu'il y a lieu de les déposer sur le bureau pendant la discussion de la proposition de loi.

Le Rapporteur,
EUDORE PIRMEZ.

Le Président,
AUG. ORTS.

PROJETS DE LOI.

PROPOSITION DE LOI.

A partir du 1^{er} juillet 1858, les péages sur le canal de Charleroi seront perçus dans la proportion des distances parcourues.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE PREMIER.

Les péages perçus sur le canal de Charleroi seront réduits de 40 p. %.

ART. 2.

Les bateaux partant du Centre payeront à raison d'une distance fictive de 12 1/2 lieues, la longueur du canal étant de 18 lieues.

Les bateaux partant d'un point intermédiaire entre Charleroi et le Centre payeront une taxe moyenne entre celle du parcours entier et celle imposée au Centre et fixée à proportion de la distance parcourue.
