

(1)

(N° 68.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 DÉCEMBRE 1854.

Réduction des péages des rivières et canaux de l'État ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

En vous rendant compte de l'examen auquel le projet de loi en discussion a donné lieu en sections et en section centrale, nous sommes obligés de porter à votre connaissance les observations critiques dont il a été l'objet.

La première section demande qu'on examine, en section centrale, s'il n'y aurait pas lieu de supprimer toutes les primes ou réductions en faveur de l'exportation pour les produits de l'industrie, qui se trouvent dans des conditions bonnes et prospères.

Elle cite comme exemples les fontes de fer en gueuses ou en saumons, les verreries et les cristalleries, les papiers, le zinc, le sucre raffiné, etc.

Elle admet la date du 31 décembre 1855 fixée à l'art. 2.

Elle adopte cet article, ainsi que l'art. 3; quant à l'ensemble du projet, deux membres se prononcent pour, un s'abstient.

La 2^e section, désirant se rendre un compte exact de l'effet probable de la loi, invite la section centrale, par l'organe de son rapporteur, à poser au Gouvernement les questions suivantes :

« A quelles sommes se sont élevées les réductions des péages sur les produits mentionnés à l'art. 1^{er}? Donner le chiffre, par année, pour une période de cinq ans et pour chaque objet séparément.

» Elle fait la même demande en ce qui concerne la houille.

» Elle demande, en outre, le tableau indiquant les recettes des canaux avant

(1) Projet de loi, n° 59.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE RENESSE, VERMEIRE, THIÉFRY, BRIXHE, D'AUTREBANDE et MATTHIEU.

que le Gouvernement fût autorisé à accorder des réductions sur les péages ; 2° le tableau des péages depuis que cette autorisation lui a été accordée. »

L'art. 1^{er}, mis aux voix, est adopté par trois voix contre deux et deux abstentions.

La 3^e section demande que la section centrale examine s'il n'y a pas lieu de supprimer, de suite, toute réduction sur les péages pour les exportations des farines, du papier et du tabac.

Un traité de commerce conclu avec les Pays-Bas, en date du 20 septembre 1851, réduit de 50 p. % les péages sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ; à cette époque, la réduction de 75 p. % des péages à l'exportation des houilles existait pour les canaux du Hainaut.

On demande si la suppression de 75 p. % de réduction ne détruirait pas l'équilibre entre les divers bassins houillers ? Cela est à craindre, puisque la réduction de 50 p. % des péages du canal de Maestricht à Bois-le-Duc doit nécessairement être maintenue.

La section excepte de l'art. 1^{er} le *tabac en feuilles*, comme étant une matière très-imposable.

Sous cette réserve elle adopte l'art. 1^{er}, ainsi que les art. 3 et 4.

A la 4^e section, un membre émet l'opinion suivante, qu'il a reproduite en section centrale :

« En général, je n'approuve pas le régime des primes, parce que je suis convaincu que toute industrie, qui ne peut prospérer qu'à l'aide de ce régime, va puiser, en définitive, ses moyens d'existence, ses bénéfices dans la poche même des consommateurs. Un autre régime que je n'approuve pas davantage est celui de l'inégalité des péages sur les divers canaux et rivières de l'État, constituant réellement une autre sorte de prime peu déguisée.

» L'application de l'un et de l'autre régime a eu pour mobile l'idée absurde d'équilibrer les conditions industrielles et commerciales ; en un mot, les profits de bassin à bassin entre Mons et Charleroy, entre le Hainaut et Liège.

» Je suis donc favorable à la suppression des primes, mais pourtant j'y mets pour condition l'adoption simultanée de l'uniformité des péages par tonne lieue, en raison des services que rend chaque voie navigable. Or, le projet en discussion ne s'occupe, exclusivement, que de certaines primes, et doit être d'autant moins approuvé, que le traité conclu avec la Hollande, le 20 septembre 1851, maintient le régime des primes en faveur du bassin de Liège, à 50 p. % des péages. Tout en me réservant de revenir sur ce sujet lors de la discussion du budget des Travaux Publics, je propose de prier la section centrale de demander au Gouvernement de quelle manière il justifie cette inégalité ou comment il se propose de la faire disparaître. »

La section demande ensuite, avec la 3^e section, si, par la suppression de la réduction de 75 p. % et en présence des réductions résultant du traité du 20 septembre 1851, conclu avec la Hollande, l'équilibre entre les divers bassins houillers ne sera point rompu.

Elle émet ensuite le vœu que l'inégalité des péages sur les divers canaux de l'État disparaisse à l'avenir.

Le projet de loi est adopté par deux voix ; trois membres s'abstiennent.

La 5^e section exprime l'opinion qu'il est nécessaire que le Gouvernement soumette la question de réduction des péages à une règle de juste répartition entre les péages de toutes les voies navigables, et dit que la disproportion entre ces divers péages est énorme et ne peut plus se justifier.

Elle adopte le projet de loi dans son ensemble.

La 6^e section pose la même question que la 3^e et la 4^e section, relativement aux conséquences des réductions accordées, par traité, au bassin houiller de Liège et à la rupture de l'équilibre des bassins.

Toutes ces questions, soumises au Gouvernement, ont donné lieu aux réponses suivantes :

QUESTIONS.

La 2^e section demande que la section centrale obtienne du Gouvernement les renseignements suivants :

A quelles sommes se sont élevées les réductions des péages sur les produits mentionnés à l'art. 1^{er}, auxquels on a fait cette faveur? Le chiffre par année et pour une période de cinq ans pour chaque objet.

2^e Même demande et pour le même laps de temps pour les houilles.

Un traité de commerce conclu avec les Pays-Bas, en date du 20 septembre 1851, a réduit de 50 p. % les péages sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc; à cette époque, la réduction de 75 p. % des péages en faveur de l'exportation du charbon existait pour les canaux du Hainaut. La 3^e section demande si, ce traité devant rester en vigueur, la suppression de 75 p. % de réduction ne détruirait pas l'équilibre entre les divers bassins houillers?

La 4^e section demande les mêmes explications que la 3^e, relativement à l'équi-

RÉPONSES.

Les restitutions de péages consignés pour les matières exportées sous le bénéfice de la loi du 50 juin 1842, se sont élevées, savoir :

En 1849, à fr.	501,596 06
1850,	615,925 31
1851,	550,751 04
1852,	580,520 05
1853,	588,500 44

L'administration ne possède point les données nécessaires pour distinguer, dans les consignations opérées, celles qui l'ont été pour chacune des matières tombant sous l'application de la loi précitée et des arrêtés royaux pris en vertu de cette loi.

On croit toutefois pouvoir affirmer que les charbons figurent pour $\frac{3}{4}$ dans les chiffres ci-dessus indiqués.

Usant des pouvoirs que lui a conférés la loi du 50 juin 1842, le Gouvernement a, par disposition de la même date, réduit de 75 p. % les péages des rivières et canaux perçus au profit de l'État sur les charbons de terre belges exportés en Hollande ou par mer.

En prenant le parti de faire cesser, à partir du 1^{er} janvier 1853, en ce qui concerne les charbons, cette mesure exceptionnelle et essentiellement temporaire, le Gouvernement a tenu compte d'abord de ce qu'elle avait été adoptée, à raison d'un

QUESTIONS.

libre des bassins, par suite du maintien résultant d'un traité de la réduction de 30 p. % sur les péages du canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

La 6^e section pose la même question que les 5^e et 4^e, relativement aux conséquences des réductions accordées, par traité, au bassin houiller de Liège et à la rupture de l'équilibre des bassins.

RÉPONSES.

état de choses qui n'existe plus aujourd'hui, l'encombrement de ces produits sur les rivages du Hainaut; il a tenu compte ensuite de ce que, depuis cette époque, diverses dispositions favorables au transport de ces mêmes matières, destinées tant à l'intérieur du pays qu'à l'exportation, ont été successivement adoptées.

Voici quelles ont été ces mesures :

Canaux.*Canaux de Gand à Bruges et de Bruges à Ostende.*

En vertu d'une loi du 16 mai 1843, l'exemption de tous droits résultant de l'art. 26 du traité entre la Belgique et les Pays-Bas, du 5 novembre 1842, pour la navigation maritime du canal de Gand à Terneuzen, a été appliquée pour les canaux de Gand à Ostende, aux navires venant de la mer et *vice-versâ* et à ceux qui, sans venir de la mer, sont employés au transport ultérieur de la cargaison desdits navires.

Canal de Charleroy à Bruxelles.

En vertu d'une loi du 30 mars 1849, le Gouvernement a, par une disposition du 31 du même mois, décidé que les droits de navigation du canal de Charleroy à Bruxelles seraient réduits de 33 p. % à partir du 2 avril suivant.

Canal de Gand à Terneuzen.

Une loi du 31 janvier 1832 porte que le traité de commerce et de navigation conclu, le 20 septembre 1831, entre la Belgique et les Pays-Bas, sortira son plein et entier effet.

Par application de l'art. 11 de ce traité, un arrêté royal du 17 février 1832 a réduit de 30 p. % les droits de navigation du canal de Gand à Terneuzen, fixés par

QUESTIONS.

RÉPONSES.

l'art. 1^{er} du règlement, signé à Anvers, le 20 mai 1843.

Aux termes de son art. 27, le traité dont il s'agit doit avoir force et vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1857.

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Par application de l'art. 11 du traité conclu, le 20 septembre 1831, entre la Belgique et les Pays-Bas, l'arrêté royal précité du 17 février 1832 a réduit de 50 p. % les droits de navigation du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, fixés par l'art. 11 du traité du 29 juillet 1846.

Canal de Pommerœul à Antoing.

Par application de l'art. 9 de la loi du 20 décembre 1831, le Gouvernement a, par une disposition du 13 mars 1832, réduit de 60 p. % les péages perçus sur le canal de Pommerœul à Antoing.

Rivières.

Meuse.

Une loi du 30 août 1831 a approuvé la convention du 8 mai 1831 et le protocole additionnel du 30 juin suivant, qui ont eu pour objet de faire suspendre la perception des droits de navigation sur la partie de la Meuse formant limite entre la Belgique et les Pays-Bas.

Escaut.

Par application de l'art. 9 de la loi du 20 décembre 1831, le Gouvernement a, par une disposition du 13 mars 1832, réduit de 50 p. % les péages perçus sur l'Escaut.

Sambre.

Une loi du 16 mai 1847 a rendu applicable, pour tout le parcours de la Sambre

QUESTIONS.

RÉPONSES.

canalisée, aux transports de houilles, fontes, ardoises, terres plastiques, sable et briques réfractaires, le tarif des droits de navigation établi en exécution de la loi du 1^{er} septembre 1840, pour les transports par la Sambre supérieure en destination de la France.

En vertu des pouvoirs qui résultent de la loi du 1^{er} septembre 1840, qui l'autorise à réduire le tarif de la Sambre, à mesure que des réductions analogues seront simultanément opérées en France, dans le tarif du cours de la même voie navigable, entre la frontière belge et Paris, le Gouvernement a, par des dispositions successives et, en dernier lieu, par celle du 17 septembre 1854, réduit de 50 p. %, le péage de la Sambre belge canalisée, tant pour le chargement que pour le tonnage, à l'aller et au retour, en ce qui concerne les houilles et cokes en destination de la Fère (France) et au delà, et ce jusqu'au 25 septembre 1855. A dater du moment où viendront à cesser les effets de la réduction de 75 p. % sur les péages des rivières et canaux perçus au profit de l'État, accordée par le Gouvernement en vertu des pouvoirs qui résultent de la loi du 30 juin 1842, en faveur des charbons de terre exportés en Hollande et par mer, ces mêmes produits, exportés en Hollande et par mer, tomberont sous l'application des tarifs réduits, ainsi qu'il vient d'être dit, du canal de Pommerœul à Antoing, de l'Escaut et du canal de Gand à Terneuzen, s'ils proviennent du couchant de Mons, du canal de Charleroy à Bruxelles, s'ils proviennent de Charleroy ou du Centre, et du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, s'ils proviennent de Liège.

Si l'on tient compte des diverses réductions de péages dont l'énumération précède, et qui ont été successivement accordées pour les houilles destinées, soit à la consommation intérieure, soit à l'exporta-

QUESTIONS.

RÉPONSES.

tion. l'on est autorisé à conclure que la situation relative des divers bassins houillers ne sera guère modifiée ou, en d'autres termes, que l'équilibre ne sera point rompu par la suppression des 75 p. % de réduction, qui était accordée aux charbons de terre belges exportés en Hollande et par mer.

En conformité d'une décision unanime de la section centrale, le tableau donnant le relevé des produits des voies navigables administrées par l'État, sera déposé sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du projet de loi.

La section centrale regrette vivement que le Gouvernement n'ait pu donner une réponse plus satisfaisante à la demande posée par la 2^e section, surtout en ce qui concerne la restitution de péages pour chaque objet mentionné à l'art. 1^{er}. Elle espère que, avant la discussion du projet de loi, M. le Ministre des Finances pourra donner, à cet égard, des renseignements plus complets.

Si, comme l'indique la note ministérielle, la houille absorbe à elle seule les $\frac{3}{4}$ de la totalité des restitutions de péages, il en résulte qu'il ne reste à répartir, pour les articles qui forment l'objet de la présente loi, qu'une somme de 90 à 100,000 francs. Cette faible somme, qui n'est pas assez importante pour affecter le prix des objets mentionnés à l'art. 1^{er}, devient une perte pour le trésor.

La section centrale admet, toutefois, qu'il pourrait exister quelques motifs d'exception en faveur de l'une ou de l'autre matière première, indispensable à des industries importantes, et qui, sans cette restitution de droits, verraient s'aggraver leur position d'une manière sensible. Mais le montant de la restitution par catégorie d'objets, restant inconnu à la section centrale, celle-ci ne peut se prononcer en connaissance de cause.

Un membre de la section centrale, tout en reconnaissant que les motifs d'exemption pour la houille n'existent plus en ce moment, dit qu'il est à prévoir que le moment de disette de ce combustible aura un terme et, pour ce motif, il voudrait laisser au Gouvernement la faculté de remettre en vigueur la mesure de la restitution, si les circonstances la rendaient de nouveau nécessaire. Il craint aussi la concurrence de la houille étrangère qui est affranchie de tout droit à l'entrée.

Cette proposition a été combattue par plusieurs membres; elle l'a été surtout par le motif que la loi qui laisse libre à l'entrée la houille étrangère n'a qu'un caractère temporaire, et que, dans la loi de réforme douanière, la houille est assujéti à un droit de fr. 1-40 le tonneau, ce qui constitue une protection importante à cette industrie.

La proposition est rejetée par cinq voix et une abstention.

Tous les autres objets mentionnés à l'art. 1^{er} sont ensuite mis aux voix et rejetés

par cinq voix et une abstention, sauf l'article sel, qui l'a été par quatre voix et deux abstentions.

L'ensemble du projet de loi a été rejeté par quatre voix et deux abstentions.

En conséquence, dans l'opinion de la majorité de la section centrale, toute réduction sur les péages, tant à l'exportation qu'à l'importation, viendrait à cesser à partir du 1^{er} janvier prochain.

Le Rapporteur,

CH. VERMEIRE.

Le Président,

VEYDT.
