

(¹)

(N° 130.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 MARS 1857.

PÉAGES SUR LE CANAL DE CHARLEROI ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La question des péages sur le canal de Charleroi n'est pas nouvelle. Elle est contemporaine, peut-on dire, de la reprise de la concession par l'État, et date du moment où une situation nouvelle a pu faire espérer la cessation d'un état de choses qui, à cette époque déjà, ne se légitimait plus, n'avait plus sa raison d'être.

Le Gouvernement qui, dès 1849, signalait à la Législature la persistance des réclamations s'en émut un instant.

Une enquête fut ordonnée en 1850; bien qu'ayant plutôt pour objet l'uniformité de perception que de péage, cette enquête, qui avait fait concevoir quelque espérance, n'eut aucun résultat.

Quand cependant une partie nombreuse de consommateurs se plaint d'être placée en dehors du droit commun, il est du devoir de chacun de nous d'approfondir la question et d'examiner, avec soin, ce qu'il y a de fondé dans cet état de choses, et ce qui peut y avoir donné naissance. Ce n'est jamais sans raisons plausibles que le pouvoir pose des exceptions, établit des catégories, car tous les citoyens sont égaux devant la loi; ils ont tous droit à une égale protection, mais quand quelques-uns se plaignent, que leurs plaintes trouvent de l'écho dans le pays,

(1) Proposition de loi, n° 226, session de 1855-1856.

(2) La section centrale, présidée par M. DE NAEYER, était composée de MM. DECHAMPS, DE STEENHAULT, FAIGNART, ROUSSELLE, VANDER DONCKT et MAGHERMAN.

dans la Chambre, que la presse s'en occupe, c'est évidemment que l'opinion publique s'est émue, et qu'il y a quelque chose à faire par le pouvoir pour rétablir l'harmonie.

Plusieurs années d'attente infructueuse, des réclamations plus vives et plus pressantes que jamais, non-seulement des exploitants du Centre, mais surtout des consommateurs de ses charbons, des nécessités nouvelles, rendues plus impérieuses par l'intérêt du Trésor lui-même, ont, aux yeux des signataires de la proposition de loi, suffisamment légitimé l'initiative qu'ils ont prise.

Vous vous rappellerez, Messieurs, car cela a déjà été exposé dans les développements de la proposition, que le canal de Charleroi a été concédé en 1826, et que le tarif spécialement applicable aux charbons a établi que le péage serait perçu uniformément, quelque soit le lieu de provenance ou d'embarquement, soit que les charbons partent de Charleroi et parcourent le canal dans tout son développement vers Bruxelles, c'est-à-dire quinze lieues, soit qu'ils partent de Seneffe, point d'embarquement du Centre, et n'en parcourent que neuf lieues. Cette uniformité de péages a été imposée aux charbons du Centre, disent les explications des Ministres, pour ne pas anéantir les charbonnages de Charleroi, qui n'auraient pu soutenir longtemps la concurrence avec ceux du Centre sur les marchés en possession desquels ils étaient.

Le péage, reposant sur ces données, impose donc aux charbons du Centre un droit de 2 francs par tonne, alors qu'en égard aux distances réelles, il ne devrait être que de fr. 1-20.

Il en résulte pour eux une surtaxe de 80 centimes. On a ainsi allongé fictivement les distances pour le canal, quand, à l'égard des chemins de fer et sans acceptation de localités on les a, au contraire, toujours réduites. Les distances légales, auxquelles les tarifs sont appliqués, sont en effet moindres que les distances réelles.

Le but du projet de loi est donc de faire disparaître cette taxe différentielle perçue en raison du lieu d'embarquement ou de provenance, en d'autres termes, de ne faire payer chacun qu'en raison de la distance parcourue, et de faire cesser une tarification constituant un déni de justice pour les uns, un véritable privilège pour les autres.

Examen en sections.

Le projet de loi a été favorablement accueilli par la grande majorité des sections.

La 1^{re} section ajourne le projet jusqu'à ce que le Gouvernement ait étudié les questions qui se rattachent à l'ensemble des péages sur les canaux et rivières.

La 2^e section adopte le projet de loi, à l'unanimité des sept membres présents.

La 3^e section adopte par quatre voix contre trois abstentions.

La 4^e section adopte également par deux voix et une abstention.

La 5^e section adopte le principe, mais propose d'adopter le chiffre du péage actuel de 2 francs pour le parcours depuis Seneffe jusqu'à Bruxelles, et de l'élever dans cette proportion jusqu'à Charleroi. Cette proposition a été adoptée par deux voix contre une et une abstention.

La 6^e section a rejeté le projet par deux voix contre une abstention, et demande s'il n'y a pas lieu d'appliquer à ce canal le principe des distances légales déjà appliqué au chemin de fer.

Il est donc vrai de dire que l'examen en sections a été favorable au projet de loi, car il est à remarquer que, si toutes les sections n'ont pas admis le projet purement et simplement, cinq sections sur six en accueillent le principe. L'application du principe des distances légales, réclamée par la sixième section, n'est en effet qu'une application plus rigoureuse de celui que renferme la proposition de loi.

Examen en section centrale.

Le projet de loi se trouvant formulé en un seul article, il n'y a eu qu'une seule et même discussion.

Un membre a tout d'abord combattu les explications données par le Gouvernement, et qui tendent évidemment à faire croire que le tarif en vigueur a été la condition *sine qua non* de l'établissement du canal, que le tracé actuel n'a été adopté qu'à la condition expresse, en quelque sorte consentie par les exploitants du Centre, d'un tarif différentiel, destiné à équilibrer le coût du transport, sur le marché de Bruxelles, des produits des deux bassins du Centre et de Charleroi.

Or, il est évident que cette interprétation des faits n'est pas exacte.

Le tracé actuel a été admis indépendamment de toute considération étrangère, parce qu'il était le seul logique, le seul raisonnablement praticable.

Jamais, à aucune époque, des études sérieuses n'ont été faites pour un autre tracé, pour celui par Nivelles, entre autres, qui a toujours été reconnu comme étant trop excentrique.

Toutes les études ont toujours indiqué, à très-peu de différences près, le tracé actuel, et aussi bien celles faites dès 1660, par ordre des magistrats de Bruxelles, que celles entreprises plus tard, en 1801, par l'ingénieur français Vionnois, et enfin par M. Vifquain, en 1825.

Rien donc de plus controvérsé que ce tracé conditionnel, qui trouve d'ailleurs un démenti formel dans le rapprochement des dates de l'adoption du tracé actuel par le conseil du Waterstaat et de l'approbation du cahier des charges de la concession.

Le tracé fut adopté le 25 janvier 1825. Le cahier des charges ne fut rédigé et signé qu'en 1826.

Preuve évidente, mais surabondante du reste, que le tracé n'a pas été subordonné à la condition invoquée par les défenseurs du tarif encore en vigueur.

Ce premier point du débat écarté, trois questions principales, en quelque sorte indiquées par le Gouvernement lui-même dans les explications qu'il avait données à la séance du 26 avril 1856, et de la solution desquelles devait nécessairement dépendre l'adoption ou le rejet de la proposition de loi, restaient à être examinées par la section centrale.

1^{re} question. La situation actuelle a-t-elle conservé à la taxe différentielle le caractère de justice, de nécessité ou d'opportunité qu'elle avait dans l'origine ?

2^e question. Les consommateurs ont-ils un intérêt réel à la suppression de la taxe ?

3^e question. L'intérêt du Trésor autorise-t-il l'abolition de cette tarification, ou

en exige-t-il le maintien indépendamment de toute considération de justice et d'équité ?

Personne en section centrale n'a cherché à contester le but et la nécessité du système de pondération que la taxe différentielle avait pour mission d'établir entre les bassins du Centre et de Charleroi, à l'époque de l'établissement du canal.

Ce système d'équilibre, qui n'est qu'une fable, qu'un argument inventé après coup et pour les besoins de la cause, quand il s'agit des autres voies navigables dont les tarifs ont été établis par les provinces, d'après leurs convenances et des vues qui leur étaient propres, mais non pas d'après un système d'ensemble, ce système d'équilibre était dans l'origine une réalité pour les deux bassins dont il s'agit.

Si cette tarification toute exceptionnelle n'avait trouvé sa raison d'être dans la nécessité de cet équilibre, quel principe de justice ou de législation pourrait-on d'ailleurs invoquer pour la légitimer ?

Mais là n'est plus la question. Autre chose est de ne pas nier l'opportunité de ce régime différentiel en 1826, à l'époque de l'établissement du canal, et d'en reconnaître encore l'utilité en 1857.

Ce système de pondération, que le Gouvernement continue à proclamer une nécessité, peut très-bien avoir été considéré dans le principe comme indispensable au développement parallèle des deux bassins, et n'avoir plus aujourd'hui de sens et de raison d'être.

Et, en effet, rien dans la situation actuelle ne rappelle cette époque.

Les charbonnages alors, comme il l'a déjà été dit dans les développements de la proposition, se trouvaient encore dans un état relativement précaire.

Il était urgent d'éviter qu'un seul des groupes de charbonnages ne s'emparât du marché et n'écrasât l'autre, au préjudice de l'intérêt public.

C'est ce qui serait infailliblement arrivé si la différence du coût du transport avait rendu la concurrence impossible entre les deux bassins, en présence de Bruxelles et du Nord qui, à cette époque, se trouvaient, à peu de chose près, être les deux seuls marchés de consommation exploités.

Aujourd'hui, l'industrie charbonnière est arrivée à un point de prospérité inouïe : de 1834 à 1855, l'exploitation du Couchant de Mons s'est augmentée dans la proportion de 100 à 254 ;

Celle du Centre, de 100 à 332 ;

Et celle de Charleroi, dans l'intérêt de qui l'on réclame le maintien de la surtaxe, de 100 à 774.

Chacun de ces trois bassins s'est emparé d'un marché spécial, a des débouchés qui lui sont propres, et où ils ne se font concurrence que sur une échelle excessivement restreinte.

De deux ou trois voies de communication qui existaient à cette époque, nous en sommes arrivés à un ensemble de chemins de fer, de routes pavées, de canaux, dont il est inutile de faire la nomenclature, mais qui pèchent si peu par les facilités qu'ils donnent au commerce, qu'il s'agira bientôt moins d'augmenter la somme de leurs produits que de conserver ceux qu'ils avaient obtenus jusqu'ici, et qui baisseront de jour en jour par la concurrence qu'ils se font.

Pour ce qui concerne plus spécialement le bassin de Charleroi, cet être chétif d'il y a trente ans, qui demandait qu'un impôt spécial frappât son concurrent, est

aujourd'hui un colosse. Il s'est placé à la tête du progrès, et il offre le spectacle de la plus grande prospérité.

Toutes les industries y ont acquis un développement sans exemple partout ailleurs. Nulle part on ne voit, comme dans le pays de Charleroi, une multitude d'établissements de tout genre. Les fers, ainsi que leurs diverses et nombreuses transformations, les verreries, les charbons, tout, en un mot, en fait un assemblage merveilleux, que nous constatons avec bonheur.

Les charbons de ce bassin qui, il y a trente ans, craignaient de rencontrer ceux du Centre, aux mêmes foyers de consommation, sont absorbés aujourd'hui sur les lieux mêmes, ou dirigés vers des destinations que n'atteint pas le canal de Charleroi. Quelques qualités inférieures sont seules expédiées par cette voie; nous en trouvons la preuve dans les explications mêmes données par MM. les Ministres à la séance du 2 avril 1856. « Les houilles, disent-ils, venant de Charleroi par le canal, n'ont atteint que 177,613 tonnes, tandis que le Centre en a expédié 492,163.

» Si l'on se rappelle que la production totale a été, en 1855, de 2,363,015 tonnes pour le bassin de Charleroi, on sera amené à reconnaître que, pour lui, le canal de Charleroi n'est plus qu'une ressource excessivement secondaire et parfaitement étrangère à ses besoins. »

Si cette situation est vraie, n'est-il pas vrai aussi de dire que cette prétendue pondération ne peut plus être aujourd'hui qu'un non-sens, un anachronisme, une anomalie qui, en perdant son caractère d'opportunité, n'a pu revêtir que celui de la plus flagrante des iniquités.

Jamais, la législation n'a posé, dans notre pays, une pareille exception. Ce n'est qu'à l'égard du canal de Charleroi, et pour lui contre le Centre, qu'elle a été admise.

Toutes les autres voies de communication, sans en excepter les chemins de fer et les routes, sont soumises au régime plus logique, plus juste, des distances réellement parcourues.

Consacrer une exception, établir un véritable impôt par catégories de contribuables, placés par cela même en dehors du droit commun, est un fait grave en soi, qui ne peut se légitimer que par des nécessités absolues, et qu'il importe de faire cesser du moment que les causes qui l'ont fait naître ont disparu.

Prétendre donner à la protection dont jouit le bassin de Charleroi un caractère de perpétuité, n'est donc rien moins que méconnaître les temps et les besoins de l'époque; c'est vouloir poser un principe qui répugne à la fois à la raison, au bon sens, à la justice, à l'équité.

Si cette protection ne doit pas être perpétuelle, est-il possible de trouver, pour y mettre un terme, des conditions plus favorables qu'aujourd'hui, alors que, d'une part, l'industrie au profit de qui elle existe se trouve dans des conditions de prospérité sans égale, alors que, d'autre part, le consommateur, sur qui elle pèse de tout son poids, est dans une situation que le renchérissement de tous les objets de première nécessité, jusqu'ici sans augmentation équivalente des salaires, rend des plus pénibles et des plus tendues.

Nous n'avons pas besoin, Messieurs, de dérouler sous vos yeux cette situation des consommateurs. Les prix de toutes les denrées ont atteint des proportions qui,

depuis trois ans, ont rendu la vie extrêmement difficile et imposé à une classe nombreuse des sacrifices et des privations de tout genre. Le charbon du Centre est surtout propre au foyer domestique. Quand donc cet objet, d'une nécessité absolue, est surchargé d'un impôt exceptionnel et qu'il est démontré que les circonstances actuelles sont autres que celles qui existaient quand il a été établi, il est du devoir de la Législature d'apporter un remède à la situation, ne consultant que la justice, l'équité, sans se préoccuper, en premier ordre, de la question du Trésor.

Dans plus d'une occasion déjà, le Gouvernement a donné des preuves de ses vives sympathies envers les classes peu aisées, soit en favorisant l'entrée des houilles étrangères, soit en transportant à prix réduits les denrées alimentaires.

Il ne peut donc se refuser à une mesure de haute équité, n'eût-elle d'ailleurs pour but que de replacer tous les citoyens sous la loi commune.

Ici se présente naturellement la seconde question. Le consommateur a-t-il réellement intérêt à la suppression de la surtaxe.

D'abord et en thèse générale, nous ne pouvons admettre qu'une réduction de péages soit sans influence sur les prix.

Le nier, c'est contester l'utilité de toutes les dernières concessions de chemins de fer qui, pour la très-grande part, n'ont pour but qu'un raccourcissement de distance et, par conséquent, de frais de transport.

Nier l'importance de cette question des transports qui, aujourd'hui, au point où en est arrivé l'industrie, prime toutes les autres, c'est contester un fait que plus personne ne discute, que tout le monde reconnaît comme une loi générale et absolue.

La question de transport, c'est l'âme de la concurrence, c'est son plus puissant levier.

Comment, dès lors, pourrait-on prétendre que le consommateur n'est pas intéressé aux réductions, quand c'est par lui que doit se manifester la concurrence et qu'elle n'est pour lui qu'une question de prix.

Il en est de l'industrie charbonnière comme de toutes les autres. Des faits nous ont, du reste, été produits qui ne laissent aucun doute sur ce point. Un membre a examiné les anciens livres tenus par un négociant honorable, livres à qui leur âge donne un caractère de vérité qu'on ne pourrait soupçonner, et il y a trouvé la preuve claire, évidente, que le rabais de 35 p. %, avait été immédiatement suivi d'une baisse correspondante dans le prix du charbon. Qu'un rabais de 2 francs avait également été fait quand la ville de Bruxelles avait réduit le droit de 4 à 2 francs. Il lui a été donné de constater, en outre, sur les facturiers des mêmes négociants, que les prix du charbon et des frais de transport sont toujours facturés séparément. Les factures, copies exactes du facturier, sont donc remises au consommateur dans les mêmes termes, ce qui prouve à l'évidence que ces derniers doivent nécessairement profiter de toute réduction dans le coût du transport.

Le consommateur profitera donc de la suppression de la surtaxe, cela est incontestable. Maintenant la réduction sera-t-elle appréciable pour lui ? Nous laisserons à des chiffres le soin de répondre.

Le rabais de 33 p. %, décrété en 1849, a diminué le fret, par tonne, d'environ	fr. 1
La réduction du droit d'octroi	2
Voilà un premier soulagement de	fr. 3

pour les consommateurs de Bruxelles, par exemple.

Si, comme nous le proposons, le dégrèvement de la surtaxe est admis, le modeste ménage aura vu les charges se réduire de fr. 3-80 par tonne. Ce n'est pas là une mesure inappréciable, comme on le prétend; cependant, à chacun des dégrèvements, le même langage a été tenu, et toujours a-t-on soutenu qu'il était insignifiant, sans valeur pour le consommateur.

Si chacune des denrées de première nécessité soumise à l'impôt pouvait subir une réduction proportionnelle dans les divers droits qui la frappent, ce serait sans doute une mesure libérale, un bienfait peu appréciable, dira-t-on peut-être, dans les détails, mais qui ne laisserait pas que de faire, dans son ensemble et pour les classes peu aisées, une économie très-considérable et dont très-probablement le chiffre étonnerait.

L'intérêt du consommateur prouvé, reste celui du trésor public.

Cet intérêt, qui sans nul doute n'est pas à négliger, réclame-t-il le maintien de la surtaxe, se trouve-t-il réellement en opposition avec celui du consommateur? Dans l'affirmative, serait-ce ce dernier qui devrait être sacrifié, en dépit même de ce qu'exigent les notions les plus élémentaires de justice distributive et d'égalité devant la loi.

C'est là le dernier point à examiner, mais non pas le moins important.

Sans relever ce qu'il y aurait d'étrange à subordonner une question de justice, de moralité gouvernementale, à une question d'argent, on peut affirmer que l'expérience des faits ne semble pas légitimer les craintes d'une perte considérable pour le Trésor.

Tout, au contraire, tend à nous rassurer de ce chef.

Il serait puéril de nier que la réduction du péage aura une influence immédiate sur les revenus du canal; mais il ne serait pas plus raisonnable de prétendre que la perte à résulter de ce chef sera plus que passagère, sera permanente.

Nous verrons infailliblement se reproduire ici ce qui a eu lieu à chaque réduction de tarif. Les expéditions se multiplient, le battelage, souffrant aujourd'hui de la concurrence des voies ferrées, reprendra son activité, sa vie, et le canal rentrera bientôt dans l'intégralité de ses revenus.

Il ne fera là, d'ailleurs, que subir l'influence d'une loi générale, que personne ne peut contester et dont lui-même, comme notre réforme postale, comme nos tarifs de chemins de fer eux-mêmes, sont la vivante expression.

La puissance d'une tarification peu élevée et la persistance de ce phénomène économique, sont des garanties qu'on ne peut récuser.

D'après les documents qui nous ont été remis par M. le Ministre des Finances, le produit moyen du canal de Charleroi, pendant les deux années qui ont précédé le rabais de 33 p. %, décrété le 30 mars 1849, a été de . . . fr. 1,332,494

En 1855, le produit a été de 1,334,668

Le revenu du canal a donc dépassé, par un surplus de trafic et en six années,

malgré l'énorme rabais de 33 p. %, le revenu que lui procurait le tarif primitif. Ce résultat, il faut bien le remarquer, a été obtenu en dépit de la concurrence de plus en plus active des chemins de fer.

Pour établir la comparaison que nous venons de présenter entre les produits du canal, avant et après la réduction, nous n'avons pas pris 1848, parce que cette année peut être regardée comme désastreuse pour l'industrie en général, par suite d'événements politiques qu'il est inutile de rappeler.

Nous n'avons pas non plus pu admettre l'année 1847, cette année ayant été exceptionnellement élevée par suite des relations avec la Hollande, rompues en 1846 et reprises l'année suivante avec un élan, on peut dire même une fièvre tout à fait anormale.

Nous avons donc recherché un terme de comparaison ne pouvant donner lieu à aucune critique, et nous croyons l'avoir trouvé dans la moyenne des dix années qui précédèrent le rabais.

Il ne sera pas hors de propos de faire remarquer encore qu'il ne serait pas juste de prétendre que la progression des revenus, constatée après la réduction, n'a été que normale et indépendante de l'influence exercée par l'abaissement du péage.

Il est évident qu'il faut tenir compte ici de la triple concurrence du chemin de fer de l'État, de celui de Manage à Wavre et enfin de celui de Charleroi à Louvain.

Pour soutenir cette thèse, il faudrait pouvoir établir un terme de comparaison, pris dans la moyenne de progression des revenus des autres voies navigables se trouvant dans des conditions identiques au canal de Charleroi. Or, cela est impossible, car il n'y en a pas.

Il est, du reste, à observer aussi que cette progression ne paraît pas pouvoir offrir un caractère sérieux de comparaison, dans ce sens qu'elle est essentiellement variable sur tous nos canaux, et semble obéir à des circonstances locales, à des faits spéciaux qui excluent nécessairement toute possibilité de comparaison un peu juste entre nos différentes voies navigables.

Si une décroissance dans les revenus du canal n'était à craindre que comme résultat de la suppression de la surtaxe, elle ne nous effrayerait donc pas plus que si elle n'était due qu'à la concurrence du chemin de fer de l'État, bien qu'il y ait perte pour ce dernier, comme cela a déjà été établi dans les développements de la proposition de loi, à ne pas conserver son matériel, déjà insuffisant, pour d'autres transports d'une tarification plus élevée, en reportant vers le canal la plus grande somme de transports de houilles possible.

Mais telle n'est plus la question aujourd'hui, elle a changé de face, elle s'est agrandie depuis. Un concurrent redoutable est entré en lice et menace tout à la fois et le canal et le chemin de fer l'État.

Nous voulons parler des chemins de fer concédés de Charleroi à Louvain, de Manage à Wavre et à Bruxelles.

Ce sont eux qui apportent l'argument le plus décisif, le plus péremptoire, aux partisans de l'abolition de la surtaxe.

C'est en face de ceux-là qu'appert dans toute son évidence la nécessité, l'urgence même de cette mesure que nous disons d'ailleurs réparatrice.

Ce ne sera pas ici par des arguments que nous le prouverons, ce sera par des chiffres beaucoup plus difficilement contestables.

Le chemin de fer de l'État enlève environ 250,000 tonnes de la station de Manage.

Ce chiffre comprend environ 90,000 tonnes destinées à compléter ce que l'approvisionnement de Bruxelles ne se procure pas par le canal. Il résulte de renseignements, qu'on peut considérer comme authentiques, que le chemin de fer de Manage à Wavre a transporté à Bruxelles, à la station du Luxembourg, en 1855, 6,500 tonnes, et dès 1856, 25,500 tonnes. Si l'on considère que cette voie n'est en exploitation que depuis le mois de septembre 1855, que par conséquent son organisation est loin d'être complète, on est conduit à dire que si dès la première année elle a enlevé plus du quart à l'État (25,500 sur 91,000), elle aura avant peu d'années accaparé la majeure partie, si pas la totalité des transports, au grand préjudice du Trésor.

Ce fait encore est une question de chiffres et de tarif.

Le fret sur le canal de Charleroi varie, selon les saisons et les circonstances, de fr. 3-25 à 6 francs.

On peut donc, sans être taxé de la moindre exagération, prendre comme moyenne fr. 4-25.

La distance de Manage à Bruxelles, comme celle de Charleroi, est de 60 kilomètres. Les Compagnies transportent actuellement, à raison de 35 centimes par tonne-lieue, et, pour des transports considérables ou par abonnement, à 30 centimes.

Si le tarif n'a pas été abaissé davantage, c'est qu'à défaut de matériel il eut été inutile d'attirer des transports qu'on ne pouvait effectuer. Mais il est hors de doute que le matériel complété, ces Compagnies transporteront à 25 centimes.

Or, 60 kilomètres ou 12 lieues à 30 centimes	fr. 3 60
Chemin de fer industriel	» 50
Total.	fr. 4 10

Le chemin de fer industriel du Centre prend, il est vrai, 80 centimes, mais il est hors de doute qu'il devra faire le sacrifice des 30 centimes pour soutenir la concurrence avec la ligne de Charleroi.

Ainsi donc, les charbons du Centre et de Charleroi arrivent dès aujourd'hui à fr. 4-10; prochainement ils arriveront à fr. 3-50, tandis que le fret par le canal s'élève jusqu'à 5 et 6 francs dans les mois d'automne.

Mais cela n'est rien encore : le chemin de fer de Charleroi à Louvain place les deux voies de l'État, canal et chemin de fer, dans des conditions non moins défavorables, car on peut affirmer que dès aujourd'hui, ce ne sont que des quantités relativement insignifiantes de charbons qui sont transportées par le canal ou le chemin de fer de l'État vers Louvain. Cette concurrence vous paraîtra, et avec raison, d'autant plus redoutable, qu'ils sont embarqués dans cette dernière ville pour être de là conduits à Malines, Termonde, Anvers, Gand et les Flandres.

Voici un tableau de comparaisons entre le prix des transports effectués sur Louvain par les divers chemins de fer et le canal :

Du Centre à Louvain.

1° Par le chemin de fer de l'État :

Du Centre à Manage (chemin de fer industriel)	fr. » 80
De Manage à Bruxelles, 9 lieues à fr. 0-30	2 70
Traversée de Bruxelles, 1 — —	» 50
De Bruxelles à Louvain, 7 — —	2 10
Frais fixes	1 »

Prix de revient d'une tonne. fr. 6 90

2° Par le chemin de fer de Manage à Wavre :

Par wagon de 5 tonnes	fr. 24 70
Chemin de fer industriel	4 »

Par wagon fr. 28 70

Prix de revient par tonne fr. 5 74

3° Par le canal de Charleroi :

Fret moyen du Centre à Bruxelles	fr. 4 25
— de Bruxelles à Louvain.	1 50
De la fosse au bateau	» 80
Chargement à bateau	» 25

Prix de revient par tonne fr. 6 80

De Charleroi à Louvain.

1° Par le chemin de fer de l'État :

Total par tonne	fr. 4 90
Chemin de fer industriel	» 83
Traversée de Bruxelles	» 50
De Bruxelles à Louvain	2 10

Prix de revient par tonne fr. 8 13

2° Par chemin de fer direct de Charleroi à Louvain :

Total par tonne, et même fr. 3-40	fr. 5 90
Chemin de fer industriel	» 83

Prix de revient par tonne fr. 4 75

3° Par le canal de Charleroi :

De Charleroi à Louvain, fret moyen.	fr. 8 »
De la fosse au bateau.	» 60
Mise à bateau	» 15

Prix de revient par tonne fr. 8 75

Conclusion.

	Chemin de fer de l'État.	Canal.
Du Centre à Louvain :		
Prix coûtant par les voies de l'État.	fr. 6 90	6 80
— par le chemin de fer de Wavre	5 74	5 74
	<u> </u>	<u> </u>
Différence en faveur du chemin de fer de Wavre. . . fr.	1 16	1 06
 De Charleroi à Louvain :		
Prix coûtant par les voies de l'État	fr. 8 13	8 75
— par le chemin de fer direct	4 75	4 73
	<u> </u>	<u> </u>
Différence en faveur du chemin de fer direct de Charleroi à Louvain	fr. 3 40	4 02

La conséquence de cet état de choses est que le trafic sur Louvain est irrévocablement enlevé aux voies de l'État, canal et chemin de fer, par les chemins de fer concédés.

Si l'on envisage à présent la question au point de vue des transports sur Anvers et Gand, l'on trouve que le canal, encore une fois, ne peut maintenir la concurrence avec la voie directe sur Louvain et le canal de Louvain à Malines.

Le fret de Manage ou de Charleroi à Gand ou Anvers est de	fr. 5 50
De la fosse au rivage	» 80
Mise à bateau	» 25
	<u> </u>
Total du fret par le canal de Charleroi	fr. 6 55
 Par le chemin de fer direct	fr. 3 40
Chemin de fer industriel	» 83
Mise à bateau à Louvain	» 25
Fret de Louvain à Anvers ou Gand	1 50
	<u> </u>
Total.	fr. 5 98

Différence en faveur de la voie ferrée, 57 centimes.

Qu'on ajoute à cette situation la préférence marquée des négociants et des consommateurs pour les charbons arrivant par wagons, préférence d'ailleurs justifiée et parfaitement expliquée; la facilité incontestable qui résulte, pour Bruxelles, de l'arrivée dans le haut de la ville, les efforts que fait la Compagnie du Luxembourg et enfin les avantages qu'elle procure aux consommateurs par l'établissement d'agences pour la vente des charbons, dont nous avons vu annoncer la création dans tous les journaux, et qu'on se demande alors si, en présence de ces faits, de cette concurrence inévitable, de ces causes permanentes de décroissance pour les revenus du canal de Charleroi, causes, en définitive, inhérentes à l'élévation du tarif, et que le Gouvernement n'ignore pas, qu'on se demande alors si une surtaxe n'est pas la plus illogique comme la plus désastreuse des tarifications.

Si, comme nous l'avons prouvé, le tarif n'est déjà que trop élevé dans ses con-

ditions normales, n'est-ce pas à *fortiori* qu'on est en droit de demander l'abolition de toute fiction qui tend à l'aggraver ?

Nous avons dit que le Gouvernement n'ignore pas les causes de décroissance pour les revenus du canal de Charleroi, nous ajoutons qu'il est convaincu qu'elles agiront et qu'un abaissement dans les revenus est inévitable.

Nous en trouvons la preuve dans la note préliminaire à l'appui du budget des voies et moyens pour 1857.

Le tableau ci-après indique le produit des péages sur les rivières et canaux, ainsi que des barrières sur les routes de l'État :

Années.	Rivières et canaux.	Barrières.
1851.	3,145,551	1,658,487
1852	2,963,918	1,569,950
1853	2,922,506	1,737,783
1854	3,188,505	1,610,574
1855	3,280,702	1,692,741
Neuf premiers mois de 1856 et trois derniers mois de 1855	3,101,507	1,719,916

« D'après ces données, on propose d'adopter pour l'évaluation des droits de » péage, le chiffre de 3,100,000 francs, et celui de 1,720,000 francs pour les » droits de barrière. C'est, d'une part, 300,000 francs, et d'autre part, 10,000 francs » en moins sur l'évaluation de 1856. »

Réduire de 300,000 francs les produits présumés pour 1857, c'est évidemment faire allusion au canal de Charleroi, car aucune voie navigable n'est soumise, comme lui, à la concurrence des chemins de fer.

En 1855 et 1856, aucun nouveau chemin de fer, ailleurs qu'au Centre, n'a été mis en exploitation, et n'a arrêté la marche ascendante des voies navigables dont les revenus, jusqu'à présent, ont toujours été croissants, et, certes, ce n'est pas non plus à un temps d'arrêt, à une stagnation dans l'industrie, de plus en plus prospère, qu'on pourrait attribuer la décroissance prévue par le Gouvernement.

Ce n'est donc plus aujourd'hui l'intérêt des consommateurs seuls qui réclame l'abolition de la taxe différentielle, ce ne sont plus d'unique considérations d'équité ou de justice distributive, c'est l'intérêt du Trésor qui, à son tour, l'exige; c'est le faisceau de ce triple intérêt nié, par le Gouvernement, mais accusé par l'évidence des faits, qui exige cette mesure de réparation d'abord, d'intérêt public ensuite.

Un membre de la section centrale, qui annonce avoir l'intention de s'abstenir, a présenté contre le projet les observations suivantes :

« Les considérations développées, non-seulement dans les explications du Gouvernement en date du 22 avril 1856, dit cet honorable membre, mais encore dans la lettre de M. le Ministre des Travaux Publics du 18 décembre dernier, donnent un grand poids à l'opposition que le Gouvernement apporte à l'adoption du projet de loi sur lequel la section centrale est appelée à se prononcer. Il ne lui paraît pas que les motifs sur lesquels le Ministère s'appuie aient été aucunement ébranlés.

» Toutefois, il croit devoir ajouter que c'est à tort que les honorables membres,

qui ont pris l'initiative du projet de loi, voudraient voir une iniquité, qu'il est urgent de redresser, dans l'uniformité du péage qui frappe les expéditions de houille partant respectivement de Charleroi et du Centre à la destination de Bruxelles et des lieux intermédiaires. Il n'y a point d'iniquité à jouir d'une chose dans les termes et les limites des conditions mises à sa création, et sans lesquelles elle n'eût pas existé.

» Bien certainement, si la concession n'avait pas été rachetée par l'État, il ne serait venu à l'idée de personne de réclamer du concessionnaire la diminution des droits de navigation, qui est aujourd'hui sollicitée de l'État, puisque le terme de la concession n'est pas arrivé. En effet, cette concession avait été faite pour vingt-neuf ans, à partir du jour de l'ouverture du canal : or, le canal ayant été livré à la navigation le 22 septembre 1832, c'est à pareil jour de 1861 que la concession prend fin. Jusque-là, l'État est donc en droit, comme l'eût été le concessionnaire primitif, de continuer à jouir du canal, ainsi qu'il l'a fait jusqu'à présent.

» Mais, dit-on, les circonstances sont changées. Par l'ouverture de plusieurs lignes de chemins de fer, l'État doit perdre, de toute manière, une partie des fruits de ce domaine public, et il y a péril pour lui, s'il n'apporte promptement des modifications à la combinaison des droits existants, C'est là, lui paraît-il, une question d'un autre ordre, et qui a besoin d'être mûrement étudiée par le Gouvernement.

» Il n'est pas inopportun cependant d'entrer, à ce sujet, dans de courtes explications.

» Les honorables auteurs du projet de loi voudraient que le tarif du canal de Charleroi fût exclusivement kilométrique, que l'on prit le tonneau comme unité de poids et le kilomètre comme unité de distance, appliquant ces données à la position géographique de chacun des lieux d'expédition.

» L'honorable membre ne reconnaît pas, dans cette proposition, un principe d'administration généralement admis et qui ne souffre aucune exception. Il croit au contraire que, toutes réserves faites sur le droit de l'État de tirer de sa chose tout le profit que les circonstances permettent, il est d'intérêt public bien entendu, lorsqu'on ouvre une nouvelle voie navigable pour le transport des objets de grand poids et de grande consommation, il est, dit-il, d'intérêt public bien entendu de faire pénétrer ces objets le plus loin et dans le plus de lieux possible, et que, par conséquent, les péages peuvent être atténués en raison des plus grandes distances. C'est ce principe qui a dicté le système adopté pour le canal de Charleroi. Sans cela, évidemment, le marché de Bruxelles et des lieux de consommation en aval eût été bientôt livré exclusivement aux charbons du Centre, et les consommateurs, privés de la concurrence des charbons de Charleroi, eussent souffert dans leurs intérêts. Le même besoin de concurrence n'existe-t-il pas encore aujourd'hui ?

» Au reste, qu'eût fait le concessionnaire s'il n'était pas remplacé par l'État ? Sans doute qu'il se fût ingénié à rechercher les moyens de sauvegarder le revenu de son canal, et, à cette fin, il eût, dans les limites de sa concession, modéré les droits suivant les circonstances, pour faire arriver les transports de plus loin et dans le plus de lieux possible, en différenciant le tarif, selon que la concurrence des chemins de fer lui aurait été plus ou moins défavorable, selon que les trans-

ports lui fussent acquis naturellement ou ne pussent lui venir que par des moyens gradués. L'État, étant en son lieu et place, ne pourrait-il agir de même, tout en respectant, bien entendu, et en appliquant loyalement les contrats qu'il a passés avec les concessionnaires des chemins de fer, depuis qu'il a racheté le canal? Cela ne paraît pas contestable.

» En résumé, l'État ne blessera pas la justice, et fera acte de bonne administration en continuant de tirer du canal de Charleroi tout le produit que permettent les conditions de sa création et les nouvelles circonstances dans lesquelles on se trouve, sans s'astreindre à un tarif exclusivement kilométrique. »

Il a été répondu à ces considérations que personne ne conteste à l'État le droit de conserver les péages tels qu'ils ont été promis aux concessionnaires primitifs, mais qu'il y a loin entre le droit et le devoir ou la nécessité. Ce devoir lui impose l'obligation de se soumettre aux circonstances, et de modifier, soit directement, soit avec le concours du pouvoir législatif, les règlements qui froissent la conscience publique.

En concédant, le Gouvernement a accru le domaine public, car il a facilité la création d'une chose utile, dont il s'est assuré la propriété et le revenu dans l'avenir. En agissant de la sorte, il n'a eu en vue que l'intérêt public, mais non pas la création d'un revenu. Le Gouvernement est la personnification de la nation; or, une nation ne se prélève pas d'impôts sur elle-même pour se créer des rentes, mais bien pour pourvoir aux nécessités d'intérêt public, d'intérêt général.

Cet intérêt général a été le seul motif du rachat de la concession avant le terme convenu.

Ce rachat a anéanti par le fait même les conditions imposées aux concessionnaires primitifs. Le Gouvernement, resté seul maître du canal, a évidemment le pouvoir de modifier les conditions, et il l'a prouvé, en 1849, en abaissant les péages de 35 p. o/o.

Ce qu'il a fait en 1849, il peut encore le faire aujourd'hui, quand les circonstances semblent le réclamer.

Le Gouvernement ne pourrait fonder son opposition sur les sacrifices qu'il a faits pour racheter la concession, car depuis fort longtemps il est largement couvert du prix d'achat, intérêts compris.

Cette dernière circonstance tend même à aggraver sa position dans cette question.

Le Gouvernement rentré dans les frais faits, le péage n'est plus la rémunération d'un service rendu. C'est un véritable impôt frappant inégalement, c'est une spéculation, et le Gouvernement ne peut avoir la mission de spéculer au détriment des contribuables, et encore beaucoup moins, comme dans le cas présent, d'une catégorie forcément atteinte et frappée.

L'exception rendrait à elle seule le système intolérable.

Un autre membre, reconnaissant la légitimité des réclamations des exploitants du Centre et des consommateurs de ses charbons, admet le principe du projet de loi, mais voudrait qu'on l'appliquât à toutes nos voies navigables.

Tous nos tarifs, dit-il, devraient être équilibrés. La réforme devrait être générale, mais non partielle.

Cette réforme, le Gouvernement, d'ailleurs, est mis en demeure de l'étudier et de l'accomplir, à cause de deux faits qui le pressent.

Le premier fait, c'est la nécessité de résoudre la question douanière des houillères, question corrélatrice à celle des péages, et dont dépend la solution à donner.

Le second fait, déjà signalé dans cette discussion, c'est la nécessité de la résoudre dans l'intérêt du Trésor public, à cause de la révolution produite, dans les voies de transports par suite de la création de nombreux chemins de fer, qui menacent le canal d'une pressante concurrence. Deux moyens se présentent à lui pour combattre cette concurrence, et ne pas voir les voies concédées lui enlever la plus grande somme de ses transports.

Le premier, consisterait dans un abaissement général des péages. Le second, dans l'élargissement des écluses du canal de Charleroi, ce qui le rendrait accessible aux bateaux de Mons, de l'Escaut et surtout de la Hollande.

L'honorable membre cherche à prouver la connexité évidente qui, pour lui, existe entre la question des péages et la question douanière. De deux choses l'une, ajoute-t-il, ou bien il faut maintenir des droits assez élevés qui compensent les péages tout à fait exceptionnels qui grèvent le canal de Charleroi, ou bien il faut réduire ceux-ci proportionnellement aux droits d'entrée que l'on fixera de manière à rendre la concurrence possible, sur les marchés du Nord et des Flandres.

Un autre membre de la section centrale répond en peu de mots, au préopinant, que le point de vue auquel il s'est placé est un point de vue général; que telle n'est pas la question que la section centrale a pour mission de résoudre; qu'il s'agit ici d'une question spéciale, particulière, n'ayant rien de commun avec une révision générale des péages dont elle est complètement indépendante, et qu'il ne croit d'ailleurs pas réalisable d'un seul jet, en présence de la coalition qui, infailliblement, ne manquera pas de se former entre les divers intérêts qui devront être froissés pour arriver à l'équilibre que l'honorable membre préconise et désire.

La discussion close, le projet de loi est mis aux voix et adopté par trois voix contre trois abstentions, avec cette modification que la date du 1^{er} juillet 1857 est substituée à celle du 1^{er} juillet 1856.

Il sera donc formulé dans les termes suivants : A partir du 1^{er} juillet 1857, les péages sur le canal de Charleroi seront perçus dans la proportion des distances parcourues.

Un membre qui a déjà parlé, persistant dans l'opinion qu'il a émise de la connexité qui existe entre la question des péages et celle des douanes, et de la nécessité qui incombe au Gouvernement de faire étudier ces diverses questions, propose à la section centrale d'émettre subsidiairement le vœu que le Gouvernement les soumette à l'examen d'une commission spéciale, chargée de lui présenter un travail d'ensemble embrassant tous ces faits et ces intérêts.

La section centrale n'a pas cru pouvoir rejeter cette proposition qui a été admise à l'unanimité des membres présents, mais avec cette réserve, également admise par tous les membres de la section centrale et par l'auteur de la proposition lui-même, qu'il a été bien entendu que l'adoption de cette proposition ne pouvait entraîner en aucune manière l'ajournement de la discussion du projet actuel qui soulève

avant tout, dans la pensée de la majorité, une question de justice, d'équité indépendante de toute autre.

Le membre qui était absent lors de l'adoption du projet de loi par la section centrale, a déclaré s'abstenir.

Le Rapporteur,
B^{on} DE STEENHAULT.

Le Président,
DE NAEYER.
