

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 AVRIL 1863.

PÉAGES DES VOIES NAVIGABLES.

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a maintes fois reconnu que, par suite de l'introduction de plus en plus large du principe de la liberté des échanges, ce qu'il faut *avant tout* au producteur belge, c'est de pouvoir travailler dans les meilleures conditions d'économie et que parmi ces conditions se distingue celle des transports à bas prix.

Cette idée a été exprimée de la manière la plus nette lorsque les Chambres ont sanctionné définitivement, l'an dernier, notre politique commerciale par l'adoption du traité anglo-belge.

Voici ce que disait à ce sujet, par l'organe de l'honorable M. Orts, la section centrale, chargée de l'examen de ce traité :

« Pour mériter les bienfaits que la liberté répand sur son passage, il faut débayer sa route des entraves artificielles qui l'obstruent.

» Déjà, la sollicitude des pouvoirs publics a beaucoup fait dans cet ordre d'idées. La Belgique a aboli les droits différentiels et les douanes intérieures aux portes de nos villes. Les impôts grevant le travail et les denrées alimentaires, ont été réduits, et de nombreuses mesures sont prises en vue d'améliorer la condition morale et matérielle de l'ouvrier.

» Toutefois, bien des progrès restent à réaliser dans une matière où rien n'est fait aussi longtemps qu'il reste à faire.

» Il faut, *avant tout*, pour faciliter l'arrivée, la transformation et la réexpédition des matières et des produits, il faut que nos voies de transport à l'intérieur soient dégrevées de tous péages excessifs, qu'elles soient débarrassées des entraves de toute nature, des entraves fiscales comme des entraves policières ou administratives ; que nos canaux et nos routes, que nos chemins de fer splendides, et nos voies vicinales plus humbles et non moins utiles, que toutes les artères de la circulation soient améliorées, simplifiées, complétées.

voilà les armes que nous réclamons. »

En matière de liberté commerciale, les principes qui conduisent au progrès, au bon marché et au développement de l'industrie peuvent se résumer en ce seul mot : concurrence. C'est pour faciliter la concurrence dans le pays et hors du pays, vis-à-vis de l'étranger que le Gouvernement a promis, aux producteurs, des transports à bas prix. Il semblerait méconnaître les avantages de ce stimulant énergique s'il ne facilitait pas aussi la lutte à l'intérieur par l'affranchissement de taxes dont l'écart ne saurait être justifié.

C'est à ce double point de vue que nous nous sommes placés en présentant notre projet de loi.

Nous avons considéré surtout que la première application à faire du principe si fécond de la concurrence, était de laisser chacun profiter de sa position naturelle et de reviser en conséquence les péages de nos voies navigables dans le sens d'une plus grande uniformité et d'une plus juste répartition.

Le péages, on le sait, varient aujourd'hui, sur les canaux, dans la proportion de 1 à 15.

Les péages des rivières canalisées sont huit et neuf fois plus élevés que sur certains canaux.

En comparant entre eux seulement les péages de nos rivières, on trouve qu'ils varient comme 1 est à 4.

C'est ce que fera ressortir le tableau ci-dessous dans lequel nous introduisons les modifications à résulter, le cas échéant, de notre proposition :

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	PÉAGES	PÉAGES
	perçus par tonne et par kilomètre pour aller à charge et revenir à vide.	résultant de la proposition nouvelle.
	Francs.	Francs.
Canal de Gand à Terneuzen	0,00111075	"
— de Gand à Bruges.	0,00125	"
— de Maestricht à Bois-le-Duc.	0,001374	"
— de Bruges à Ostende.	0,004809	"
— du Moervaert.	0,006	"
— de Nieuport à Dunkerque.	0,008457	"
— de Mons à Condé	0,01	"
— de la Campine	0,01	"
— de Liège à Maestricht.	0,01	"
— de Pommerœul à Antoing.	0,01139	0,01
— de Plasschendaël à Nieuport.	0,01339	0,01
— de Bruxelles à Charleroi	0,0162	0,01
Rivière canalisée de la Petite-Nèthe.	0,01	0,0075
— de la Sambre	0,012	0,0075

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	PÉAGES.	PÉAGES
	perçus par tonne et par kilomètre pour aller à charge et revenir à vide.	résultant de la proposition nouvelle.
	Francs.	Francs.
Rivière l'Escaut.	0,0012	»
— la Meuse	0,0016	»
— la Lys	0,0032	0,002
— l'Yser.	0,00465	0,002
— le Demer et la Dyle.	0,00486	0,002
— la Dendre.	0,005	0,002

En présence des écarts considérables de péages que signale la première colonne de ce tableau, trois modes de révision peuvent être examinés :

1° Uniformité complète par nature de voies navigables en relevant certains péages et en abaissant certains autres.

2° Uniformité complète en abaissant les péages au niveau des taxes les moins élevées.

3° Abaissement d'un certain nombre de péages en vue de corriger ce qu'ils peuvent avoir relativement d'excessif.

Le premier mode a été examiné et rejeté par la commission des péages instituée par le Département des Finances en 1859. Voici comment s'exprime, à ce sujet, le rapport de cette commission :

« Le système proposé aurait pour effet d'augmenter les droits sur la plupart des voies navigables et notamment d'une manière considérable sur celles qui ne sont maintenant soumises qu'à des droits insignifiants.

» Il remettrait en question tout ce qui existe en fait de canaux, sans aucun espoir d'aboutir à une résolution satisfaisante. Il pourrait être examiné utilement s'il s'agissait d'établir à nouveau les droits de navigation pour les canaux à créer, mais on doit tenir compte d'un état de choses existant de temps immémorial, et l'on ne peut maintenant établir des péages élevés sur des canaux qui en sont, pour ainsi dire, affranchis, sans soulever des réclamations vives et violentes. Enfin, le système proposé devait faire naître des discussions historiques sur l'origine de plusieurs canaux et se heurterait contre l'invincible objection des faits existants et des droits acquis. »

Nous partageons cet avis.

Le second mode, consistant à rendre les péages uniformes en abaissant ceux-ci au niveau des taxes les moins élevées, équivaldrait, il faut bien le dire, à la suppression complète des péages.

Il est inadmissible, selon nous. Nous reconnaissons le droit qu'à l'État de recevoir une juste rémunération des services qu'il rend, et le fait de péages insignifiants appliqués par suite de circonstances exceptionnelles ne saurait être invoqué en faveur d'un système qui priverait le Trésor de ressources importantes. Mais

nous n'admettons pas que des voies de transport rendant des services semblables soient grevées de péages essentiellement différents, et que l'on puisse assimiler entre elles, des voies navigables de nature différente. Nous n'admettons pas davantage que si l'on part de cette idée qu'il faut chercher à obtenir un revenu des voies navigables, on le prélève d'une manière injuste.

Ces réflexions nous conduisent au système qui fait l'objet de la proposition dont la Chambre a autorisé la lecture.

Un premier pas a été fait, dans cet ordre d'idées, en 1860, sur les conclusions de la commission des péages dont nous avons parlé déjà.

Ainsi les péages du canal de Charleroi ont été abaissés de 40 p. % et la distance du centre à Bruxelles a été réduite de 15 lieues à 12 $\frac{1}{2}$ lieues, ce qui établit un dégrèvement total de 47 à 48 p. %. (Loi du 19 février 1860. Arrêté du 20 février 1860.) Ces péages sont aujourd'hui de 1 centime $\frac{62}{100}$ par tonne kilométrique.

Les péages des canaux de la Campine ont été abaissés de 50 p. % le 20 février 1860, et sont fixés à 1 centime par tonne kilométrique.

Le canal latéral à la Meuse avait un tarif exorbitant de 5 centimes par tonne kilométrique; on l'a abaissé successivement à 1 centime $\frac{1}{2}$ par arrêté du 20 février 1860, puis à 1 centime, par arrêté du 24 octobre 1860.

Enfin, les péages de la Petite-Nèthe canalisée ont été réduits de 2 à 1 centime par tonne kilométrique, par arrêté du 20 septembre 1860.

Depuis cette époque, deux faits importants se sont produits.

Des traités de commerce ont été conclus avec la France et l'Angleterre, et ont fait entrer la Belgique dans la voie du libre échange, c'est-à-dire de la libre concurrence.

En second lieu, les principales réductions de péages que nous venons de rappeler, n'ont pas amené, pour le Trésor, la perte que l'on croyait très-sincèrement devoir se produire.

Quelles seront les conséquences de notre proposition? C'est ce qui nous reste à examiner.

Voici d'abord quelques renseignements sur les recettes des voies navigables dont les péages seraient modifiés :

Canal de Bruxelles à Charleroi, moyenne des deux années 1861 et 1862, pendant lesquelles la réduction de 40 p. %, votée en 1860, a été pleinement appliquée.	943,213 30
Pommerœl à Antoing, moyenne des années 1859, 1860 et 1861.	213,679 20
Plasschendael à Nieupoort, id.	36,976 49
Sambre canalisée, id.	542,554 56
Petite-Nèthe canalisée, année 1861, pendant laquelle la réduction de 50 p. % a été appliquée. fr.	7,569 63
La Lys, moyenne des années 1859, 1860 et 1861	74,822 61
L'Yser, id.	16,794 33
Demer et Dyle, id.	36,494 10
Dendre, id.	49,368 96

L'inspection de ces chiffres prouve que les réductions que nous sollicitons auraient surtout de l'importance pour le canal de Charleroi et la Sambre, en raison même du produit élevé de ces voies navigables. C'est la conséquence d'une situation exceptionnelle dont nous réclamons le redressement au nom des principes qui veulent la suppression de tout privilège comme de tout droit différentiel.

Appliquer ces principes dans les relations de pays à pays, et les tenir en oubli lorsqu'il s'agit de la lutte à favoriser entre les industries indigènes c'est tomber dans une flagrante contradiction.

Nos traités de commerce ont été défendus au nom des consommateurs ; c'est à bien plus forte raison au nom des consommateurs-producteurs que nous parlons ; c'est à ceux-là qu'il faut donner des armes pour la lutte industrielle.

Ceux qui se servent du canal de Charleroi ne pourront pas se considérer dans le droit commun et ne jouiront pas de leur position naturelle, tant que les péages et le tonnage des bateaux ne seront pas les mêmes que sur des voies semblables.

Le jour où ces deux conditions seront remplies, la concurrence de produits houillers s'établira librement. Nous ne demandons pas autre chose.

Il est à remarquer que, sur le canal de Charleroi, le déficit probable à résulter de l'application de la loi de dégrèvement du 19 février 1860, devrait être, d'après des assertions très-sérieuses, de 700,000 francs. Il est avéré aujourd'hui qu'il n'exède plus déjà 350,000 francs, et que si la Chambre avait admis la proposition faite en 1860, proposition que nous renouvelons d'après notre projet de loi, de réduire les péages de manière que la tonne kilométrique soit taxée à 1 centime, ce déficit n'eût pas même été atteint momentanément. Ce que nous proposons aujourd'hui n'entraînerait donc pas un sacrifice dépassant celui que les Chambres consentaient à admettre en votant la loi du 19 février 1860.

Si l'on supposait que nonobstant les abaissements des péages, les mêmes accroissements de trafic se fussent produits, que deviendrait donc l'argument qui autorise à dire qu'au bon marché des choses correspond une plus grande consommation ?

Nous ajouterons que si le service des eaux était amélioré et constamment assuré, le trafic se développerait de manière à ôter toute inquiétude à ceux qui n'envisagent les questions de transport qu'au point de vue direct des recettes.

En ce qui concerne la Sambre, est-il équitable de percevoir un péage de 20 p. % plus élevé que sur les canaux qui desservent des intérêts analogues, alors que l'on sait qu'une rivière canalisée a une navigation irrégulière, qu'elle doit remplir deux fonctions : servir à la navigation et ne rien perdre de sa destination naturelle qui est de faire écouler les eaux de la vallée ?

Les conditions de transport des produits des bassins de la Meuse et de la Sambre tant pour l'intérieur que pour l'exportation, sont rendues trop défavorables par cette voie navigable pour ne pas y appliquer un péage qui ne soit qu'en rapport du service rendu.

Le Gouvernement ayant spontanément reconnu que les péages de la Lys sont trop élevés, nous n'avons pas à nous étendre sur ce point spécial.

En résumé, messieurs, nous désirons voir abaisser un certain nombre de péages sur nos voies navigables en vue de modifier ce qu'ils ont d'excessif, et nous

atteindrons ce double but : faire cesser des contraves contraires au principe de libre concurrence et se rapprocher d'un système d'uniformité plus rationnel.

Nous avons en conséquence déposé le projet de loi suivant.

G. SABATIER.

PROPOSITION DE LOI.

. Le Gouvernement est autorisé à régler, à partir du 1^{er} janvier 1864, les péages des voies navigables de manière à ce que le *maximum* de ces péages ramenés à la tonne kilométrique n'exécède pas pour cette unité de transport : 1 centime pour les canaux, $\frac{2}{3}$ centime pour les rivières canalisées et $\frac{2}{10}$ centime pour les rivières

G. SABATIER, AUG. ORTS, EUDORE PIRNEZ, COMTE
L. GOBLET, L. FAIGNART, VANHUMBÈCK, J. JOURËT,
A. JANAR, CH. LEBEAU, VICOMTE VAN LEEMPOEL
DE NIEUWMUNSTER, ALLARD, L. HYMANS, A. DE-
CHAMPS, JULES GUILLERY, H. ANSIAU, L. DE FRÉ,
V. PIRSON, PRÉVINAIRE, F. MONCHEUR, DE RONGÉ,
