Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 MARS 1847.

Réduction de péages sur la Sambre canalisée (1).

RAPPORT

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

MESSEURS,

Le projet de loi présenté, dans la séance du 2 février, par M. le Ministre des Travaux Publics, tendant à rendre applicable à tout le cours de la Sambre canalisée le tarif des péages établi en exécution de la loi du 1^{er} septembre 1840, a reçu un accueil favorable dans les sections. La sixième n'a émis aucune opinion.

Toutes les autres sections l'ont adopté.

La deuxième section charge la section centrale d'examiner si le projet ne porte pas préjudice au bassin houiller de Liège.

La quatrième section désire connaître pourquoi le projet se borne à étendre le tarif de 1840 aux transports en destination de l'intérieur du pays.

Un membre de la cinquième section demande que la réduction ne soit accordée qu'autant que l'État conserve un intérêt de 4 p. % du capital engagé, tous frais déduits.

La section centrale adopte également le projet. Elle reconnaît que le prix des transports sur la Sambre canalisée est exorbitant, et que ce prix dépend de la hauteur du péage, plus élevé sur cette rivière que sur aucun canal de la Belgique.

Elle ne croit pas que la réduction proposée puisse porter le moindre préjudice au bassin de Liège. Le fret de Charleroy à Namur est aujourd'hui de 4 francs; moyennant la réduction proposée, il pourra descendre à 3 francs. Or, ce dernier prix est égal au fret de Liège à Namur. Les deux bassins seront donc dans les mêmes conditions vis-à-vis de cette dernière ville et des parties de la Meuse en

---

(1) Projet de loi, n^o 138.

(2) La section centrale, présidée par M. LIEDTS, était composée de MM. DE SMET, DE RENESSE, BRABANT, DUMONT, PIRMEZ et DE NAYER.

amont de Namur. Aussi propose-t-elle d'étendre le bénéfice de la disposition aux transports à destination de la France par la Meuse supérieure, et à cette fin elle demande la suppression des mots : *en destination de l'intérieur du pays*, qui se trouvent à la fin de l'article unique proposé par le Gouvernement. Cette résolution a été prise par quatre voix contre une. Les motifs en sont déduits dans une pétition des exploitants de Charleroy, que la Chambre avait renvoyée à notre examen et que nous annexons au rapport.

La section centrale croit devoir faire observer que, depuis 1840, époque à laquelle le Gouvernement a repris l'administration de la Meuse, une somme de 1,509,520 francs a été allouée pour travaux à cette rivière dans les provinces de Liège et de Namur, et que les améliorations résultant de l'emploi de cette somme n'ont été balancées par aucune charge nouvelle sur la navigation.

Quant à la réserve exprimée par un membre de la cinquième section, la section centrale ne croit pas que l'on puisse fixer un intérêt direct à retirer des capitaux employés aux travaux d'utilité publique. Les barrières établies sur les grandes routes ne donnent pas 1 p. ⁰/₁₀₀ d'intérêt, et cependant personne ne trouve que le droit de barrières soit trop bas. S'il était juste de fixer un *minimum*, ne serait-il pas également juste d'adopter un *maximum*? et à moins de porter celui-ci à un taux usuraire, ne devrait-on pas réduire considérablement certains péages de ces canaux qui sont maintenant amortis, et même les supprimer? Personne n'élève des prétentions dans le dernier sens; le premier ne paraît pas mieux fondé. Quoi qu'il en soit, la recette et la dépense moyennes de la Sambre, pendant les trois dernières années, ont été de 598.000 et de 162.000 francs; le produit est donc de 436,000 francs, ou plus de 3 ¹/₂ p. ⁰/₁₀₀ sur le capital de 12,400,000 francs employé au rachat de cette rivière. En admettant, sans compensation, la diminution de recette, évaluée par le Gouvernement à 67,000 francs, le produit serait encore de 3 p. ⁰/₁₀₀.

Par pétitions renvoyées à notre examen, l'administration communale de Farciennes réclame une réduction de péages sur les bateaux transportant des engrais et des récoltes, et le sieur Bertrand d'Andennes demande que les terres plastiques, les sables et les briques réfractaires soient comprises parmi les marchandises appelées à jouir de la réduction.

La première demande est générale, elle s'applique à tous les canaux.

La section centrale estime qu'il y aura lieu de la prendre en sérieuse considération, lors de la révision générale des tarifs.

La deuxième ne pourrait être admise qu'autant que la réduction s'étendît à tous les transports faits par la Sambre. Le pétitionnaire n'a éprouvé aucun préjudice par le fait de la canalisation et l'établissement du tarif; les marchandises dont il parle ne sont transportées par la Sambre que depuis la canalisation; celle-ci leur a ouvert un débouché qu'elles n'avaient pas antérieurement, ou bien elles ne pouvaient arriver chez le consommateur que par la voie de terre: dans ce dernier cas, le transport par eau, malgré son haut prix, lui est encore avantageux.

La section centrale propose le dépôt des deux pétitions au bureau des renseignements.

Le Rapporteur,

BRABANT.

Le Président,

LIEDTS.

ANNEXE.

Charleroy, le 20 février 1847.

À Messieurs les Membres de la Chambre des Représentants.

MESSIEURS,

L'Association charbonnière du bassin de Charleroy prend la respectueuse confiance de venir vous présenter ses observations sur le projet de loi relatif à l'abaissement des péages sur la Sambre canalisée, soumis en ce moment à vos délibérations.

Ce projet, qui satisfait, nous aimons à le reconnaître, aux justes réclamations des consommateurs du pays, apporte cependant peu de changement à la position des exploitants, et laisse exister le principal grief contre lequel le bassin de Charleroy a vainement réclamé jusqu'aujourd'hui.

Ce grief consiste dans l'élévation excessive des droits de navigation perçus sur la Sambre pour les charbons destinés à l'alimentation des marchés de Charleville, Sedan, Rethel et des Ardennes françaises, et surtout parce que cette hauteur exagérée du droit de péage ne permet pas aux exploitants du bassin de Charleroy de lutter à conditions égales avec les charbonnages de Liège pour les expéditions vers ces points de consommation : et cependant, il est de toute évidence que, par sa position naturelle, Charleroy devrait y arriver à des conditions plus avantageuses.

Pour expliquer ce qui existe, il importe de rappeler quelques faits :

Avant 1830, les charbons de Charleroy alimentaient seuls cette partie du marché français ; Liège, placé plus à portée des provinces hollandaises, trouvait vers ces provinces un placement plus avantageux pour ses produits. Cependant, les événements de cette époque, en rompant nos relations avec la Hollande, enlevèrent brusquement à Liège un de ses débouchés les plus importants.

Les exploitants liégeois durent dès lors chercher ailleurs un débouché nouveau pour remplacer jusqu'à un certain point celui qui leur échappait, et ils vinrent partager avec Charleroy celui de la Meuse supérieure ; mais le partage devint bientôt inégal, grâce à l'avantage que consacrait pour Liège le système de péage établi, et la part des charbons liégeois dans l'exportation s'éleva successivement à plus de quatre cinquièmes de la totalité.

Cette quotité, nous l'établissons sur nos renseignements, qui font monter à seize ou dix-sept mille tonneaux le contingent de Charleroy dans l'exportation totale par la Meuse, qui s'élève à quatre-vingt-dix mille tonneaux environ.

M. le Ministre des Travaux Publics attribue à Charleroy une part moindre encore; en effet, dans l'exposé des motifs joint au projet de loi qui vous est soumis, il évalue à un dixième de la somme de fr. 221,667 25 c^s, ou à fr. 22,166 72 c^s le montant des droits perçus sur la Sambre pour les charbons et les fontes exportés en France par la Meuse. Or, comme le droit de navigation de Charleroy à Namur est de fr. 2 04 c^s par tonneau, cette somme de fr. 22,166 72 c^s représente en chiffres ronds une quantité de 11,000 tonneaux, ce qui constitue moins d'un huitième de l'exportation par la Meuse, que nous avons dit être de 90,000 tonneaux environ.

Ainsi, d'après M. le Ministre des Travaux Publics, à peu près le huitième, et, d'après nos renseignements, moins d'un cinquième formerait le contingent actuel du bassin de Charleroy dans l'alimentation des marchés de la Meuse française, tandis que ce marché lui appartenait seul autrefois.

Cependant, aussi longtemps que Liège se trouvait privé de ses débouchés naturels par suite des événements politiques, Charleroy fut bien forcé de subir cette concurrence écrasante; mais, depuis que les charbonnages de Liège sont rentrés en possession du marché hollandais, depuis que des voies nouvelles, créées par les fonds du Gouvernement, ont ouvert à ses produits de nouveaux et importants débouchés, il serait souverainement injuste de maintenir en sa faveur une situation privilégiée qui enlève à Charleroy les avantages de sa position naturelle, en grevant ses produits de droits de péage exorbitants.

Nous disons que Charleroy est privé des avantages de sa position naturelle, et cela est évident: Charleroy est placé à sept lieues de Namur, point où la navigation devient commune aux deux bassins; pour y arriver, c'est une navigation en descente. Liège, au contraire, placé à douze lieues de Namur, a, pour y arriver, une navigation en remonte.

Dans cette position, il paraît évident que le fret de Charleroy à Namur devrait être de beaucoup en dessous de celui de Liège à la même ville; eh bien, c'est le contraire qui existe: ainsi, le transport de 1,000 kilogr. coûte:

De Charleroy à Namur	fr. 4 »
De Liège à Namur	3 »

et cela s'explique aisément quand on considère que de Namur à Charleroy on paye pour droits de navigation fr. 2 04 c^s par tonneau, tandis que de Liège à Namur ce droit est de fr. 0 12 c^s ⁷⁴/₁₀₀ par tonneau.

A la vérité, la Sambre est canalisée et la Meuse ne l'est pas: mais chaque année on dépense, pour améliorer la navigation de cette dernière rivière, des sommes considérables, sans que ces dépenses donnent lieu à aucune majoration de droits de péages.

Notre intention, Messieurs, en signalant ce fait, n'est pas de provoquer l'établissement d'un péage plus élevé sur la Meuse, mais cette circonstance fera comprendre à ceux qui disent que le péage établi sur la Sambre est la représentation des dépenses faites par l'État pour la canalisation de cette rivière, que l'application rigoureuse de leur système amènerait nécessairement ce résultat.

Les considérations qui précèdent suffiront sans doute pour convaincre la Chambre de la nécessité d'appliquer à tous les charbons la réduction proposée; nous ajouterons, que le système incomplet du projet de loi entraînerait dans l'exécution des inconvénients et des difficultés sérieuses. Comment pourra-t-on empêcher, par exemple, que le charbon transporté sur la Sambre avec destination indiquée pour l'intérieur, ne soit ultérieurement dirigé vers la France? Faudra-t-il au bureau de sortie justifier de l'acquit intégral du droit de péage sur la Sambre; mais qui pourra reconnaître si ces charbons viennent de Liège ou de Charleroy?

Enfin faudra-t-il assujettir tout le commerce à des formalités toujours plus ou moins gênantes pour empêcher la fraude? et cela pourquoi? pour assurer qu'on ne cherchera pas à détourner frauduleusement le payement de 10,000 francs environ; car, en résumé, c'est à ce chiffre que se borne toute la partie du droit susceptible d'être fraudée. En effet, sur fr. 22,166 72 c^s, somme qui, d'après l'exposé de M. le Ministre des Travaux Publics, représente les droits de navigation que payent sur la Sambre les charbons destinés à l'exportation, la diminution qu'on obtiendrait par la réduction du péage au taux de 10 c^s serait de 10,000 francs environ.

Au point de vue du trésor, l'État n'aurait, du reste, qu'à gagner par l'application aux charbons exportés de la réduction proposée; en effet, cette mesure en équilibrant les conditions de concurrence entre Liège et Charleroy, amènerait un partage égal du débouché entre ces deux bassins; or, Charleroy payerait de droits pour arriver à Namur 1 franc par tonneau, tandis que Liège ne paye pour arriver au même point que 12 c^s ⁷⁴/₁₀₀₀. Ainsi donc c'est 87 c^s par tonneau de bénéfice pour le trésor, pour les expéditions que Charleroy reprendrait sur Liège, par suite de la réduction opérée.

Nous citerons encore une anomalie et en même temps une injustice que consacre le système d'une réduction incomplète.

Les usines de Liège expédient en France, par la Sambre, des quantités assez considérables de fontes: les usines des environs de Charleroy expédient, de leur côté, beaucoup de fontes en Allemagne. Pour naviguer sur la Sambre, les fontes de Charleroy payeront, d'après le système proposé, 19 ¹/₂ c^s par distance et par tonneau; celles de Liège, pour naviguer sur les mêmes eaux, ne payeront que 10 c^s.

En résumé, nous avons cherché et nous cherchons vainement un seul motif puisé dans l'intérêt général qui justifie ou seulement qui explique l'exception dont sont frappés les charbons de Charleroy destinés à l'exportation. M. le Ministre n'en dit pas un mot dans son exposé de motifs.

Prétendrait-on peut-être que le chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse doit suffire pour assurer aux charbons de Charleroy l'alimentation du marché des Ardennes françaises? Mais ce chemin de fer n'est pas exécuté, et nous dirons, de plus, que la société n'a fait exécuter jusqu'à ce jour aucune partie du chemin qui ait trait directement à sa jonction avec la Meuse: tous les travaux exécutés jusqu'aujourd'hui sont en vue du transport des minerais de fer, du champ des minières aux usines.

Au surplus, le chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse n'est pas une communication créée avec les deniers du trésor, comme toutes celles dont le pays de Liège s'est enrichi: c'est une entreprise particulière dont les dépenses seront

couvertes par les péages que supportera l'industrie. Créé dans l'intérêt de l'industrie du pays, c'est l'industrie du pays qui en remboursera les frais.

Enfin si, comme le dit M. le Ministre, des considérations puissantes d'équité, au point de vue des consommateurs, militent en faveur de la réduction proposée, les mêmes considérations militent en même temps, au point de vue des exploitants du bassin de Charleroy, en faveur de la réduction appliquée aux charbons exportés.

Confiant dans la sagesse des Représentants du pays, comptant sur la saine appréciation qu'ils sauront faire des motifs ci-dessus exprimés, les soussignés attendent avec confiance le résultat de leurs délibérations.

Le Secrétaire,

A. GENDEBIEN.

*Le Président du Conseil charbonnier
de Charleroy,*

J. WAUTLET,