

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 14 FÉVRIER 1860.

Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi portant réduction des péages sur le canal de Charleroy et relatif à des mesures concernant le droit de parcours sur les voies navigables.

*(Voir les N°s 10 et 13, session extraordinaire de 1859, et le N° 5, session
1859-1860 de la Chambre des Représentants, et le N° 2 du Sénat.)*

*Présents : MM. SPITAELS, Président; STIELLEMANS, GILLÈS DE S'GRAVENWESEL, le
BARON DE WOELMONT, le Comte MAURICE DE ROBIANO, WINECZ, le Baron DE
LABBEVILLE, le Baron MAZEMAN DE COUTHOVE.*

MESSIEURS,

Il ne sera pas indifférent, surtout pour ceux de nos collègues qui sont entrés nouvellement au Sénat, de connaître les diverses phases qu'à subies, dès l'origine de la construction du canal de Charleroy, la question des péages; en venant vous en faire l'historique nous tâcherons d'être le plus bref que possible.

La construction du canal de Charleroy fut décidée par arrêté du 6 mai 1826, qui déclara le sieur F. Nieuwenhuysen concessionnaire aux termes de la soumission.

La durée de la concession était de 34 années, y compris le temps d'exécution des travaux; les frais d'établissement du canal, y compris les achats de terrains et indemnités, étaient évalués au cahier des charges à fl. 4,350,000 et les frais d'entretien et d'exploitation à fl. 58,000 par an; les travaux devaient être terminés en cinq années.

Pendant toute la durée de la concession le cahier des charges assurait aux entrepreneurs, par tonneaux de mille livres des Pays-Bas et pour le parcours entier du canal, un droit de navigation de fl. 1 70 cent. ou fr. 5 60 c.; ce droit avait été réglé de telle manière que les houilles de Charleroy pussent arriver en concurrence sur les marchés de Malines, Louvain, Anvers et en Hollande, avec les charbons que l'on expédie du couchant de Mons, par le canal d'Antoing et l'Escaut.

Le tarif du canal de Pommerœul à Antoing ayant été réduit, par arrêté du Gouvernement provisoire du 9 janvier 1831, et l'équilibre que l'on avait cherché à établir se trouvant rompu, le Gouvernement du Roi se trouva amené, par arrêté du 28 juin 1833, à diminuer de 15 p. c. celui du canal de Charleroy, qui fut porté de fr. 3 60 c.; à fr. 3 07 c. par 1000 kil. de charbons.

Deux années à peine après le rachat par le Gouvernement de la concession du canal de Charleroy pour la somme de fr. 15,225,676 02 c.; en vertu de la loi du 30 juin 1842, qui a été successivement prorogée d'année en année, les réductions suivantes ont été introduites au tarif :

1^{re}, 75 p. c. en faveur des houilles exportées vers la Hollande et par mer ;

2^e, 50 p. c. sur divers produits du sol et de l'industrie belge livrée à l'exportation.

Depuis, par suite de l'abaissement dans les prix de transport des marchandises par le chemin de fer de l'État, mis à exécution le 1^{er} septembre 1848, une nouvelle réduction dans les droits de navigation sur le canal de Charleroy à Bruxelles fut accordée au commerce et à l'industrie; cette réduction, qui représentait un avantage égal à celui qui avait été alors accordé au chemin de fer, fut portée, par arrêté royal du 31 mars 1849, à 35 p. c.; de sorte que le chiffre de fr. 3 07 c. se trouve être réduit aujourd'hui à 2 florins.

Malgré ces diminutions successives, des réclamations nombreuses ont encore été adressées depuis quelques années à la Chambre des Représentants et au Sénat, au sujet des péages du canal de Charleroy à Bruxelles; les plaintes des pétitionnaires portaient tantôt sur le taux des péages, tantôt sur l'injustice, pour le Centre, à ne pas percevoir le droit sur ce canal dans la proportion de la distance parcourue.

Avant d'y donner suite, le Gouvernement, reconnaissant que les péages sur les voies navigables administrées par l'État présentaient une foule d'anomalies, crut qu'il était indispensable que l'ensemble du système fut révisé; en conséquence, pour arriver à une conclusion aussi équitable que possible, il a décidé que cette importante question serait soumise à une commission composée de telle sorte que les divers intérêts qui étaient en présence y seraient représentés.

La commission de péages a été nommée. Vous lirez, sans doute, dans l'exposé des motifs qui accompagne le Projet de loi du Gouvernement, la remarquable analyse qu'il a donné des longues discussions qui ont eu lieu dans son sein; toutes les modifications admises par cette commission furent également agréées par le Gouvernement, qui les formula dans son Projet de loi, sauf cependant un point, celui de la réduction du droit de navigation sur le parcours entier du canal de Charleroy, qui, fixée à 40 p. c. par les intéressés, fut ramenée au chiffre de 25 p. c.

Dans la séance du 18 novembre 1859, la Chambre des Représentants, après de longs débats, adopta par 65 voix contre 22 et 2 abstentions, le chiffre de la réduction de 40 p. c. qui avait été proposé par la majorité de la section centrale.

Votre Commission des Travaux publics s'est livrée, à son tour, à l'examen des diverses questions confirmées dans le Projet de loi tel qu'il a été envoyé au Sénat par le bureau de la Chambre des Représentants; tous les points ont été admis sans contestation, sauf celui relatif aux droits de péages pour le

parcours entier du canal de Charleroy, point sur lequel a porté toute la discussion.

Le premier membre qui a pris la parole, a demandé la réduction de 40 p. c. sur les droits de navigation actuellement perçus pour le parcours entier du canal de Charleroy, en appuyant sa demande par les considérations suivantes :

Les chemins de fer concédés font une concurrence considérable à la navigation ; pour s'en convaincre, il suffit de jeter un coup d'œil sur les chiffres consignés au rapport de la Commission de l'industrie, que l'on ne peut taxer d'exagération et qui présentent une différence de fret au détriment du canal de Charleroy, par 1,000 kilog. de charbons, de :

1° Bruxelles, station du Luxembourg	fr.	1 08
2° » » de l'Allée-Verte	»	48
5° » » de Louvain		3 48
4° Zèle et Lokeren par Dendre-et-Waes		1 91
5° » » par Gand		1 87

Que les différentes taxes sur les canaux varient dans la proportion de 1 à 37 ; que sur le canal de Charleroy, dont le prix d'acquisition est déjà remboursé deux fois par les produits, on y perçoit 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 ; qu'il est impossible de justifier un pareil écart entre deux centres producteurs auxquels le Gouvernement doit la même protection.

Que la réduction demandée, quoique étant profitable aux bateliers et aux consommateurs, ne pourra nuire longtemps aux ressources du Trésor, attendu que la perte ne sera que momentanée ; car, chaque fois que l'on a diminué les tarifs on a vu les transports et les recettes augmentés.

Un second membre s'est déclaré l'adversaire de toute réduction, alléguant que les canaux sont des œuvres à but fixe, construits ordinairement dans l'intérêt exclusif de certains centres de production et de consommation ; que, dès lors, il n'y a pas lieu de les comparer aux routes et aux chemins de fer qui profitent à la généralité du pays.

Un troisième membre, tout en admettant la réduction de 40 p. c., émet l'avis qu'il serait désirable que le Gouvernement entreprit les travaux nécessaires au canal de Charleroy, pour le rendre à grande section, afin que par cette amélioration les bateaux de 200 tonneaux puissent venir charger le charbon aux foyers mêmes ; en évitant les frais de transbordement, nos houilles pourraient approvisionner exclusivement le marché des provinces méridionales de la Hollande et repousser plus au nord les produits anglais.

Un quatrième membre a fait valoir que les chiffres consignés au rapport de la Commission de l'industrie sont contestables ; qu'il est du devoir de l'État, dont la sollicitude paternelle doit s'étendre à toutes les industries, de ne pas enlever, par une diminution exagérée de tarif, des transports qui reviennent naturellement aux chemins de fer concédés, qui subissent en ce moment une véritable crise ; que les intérêts des actionnaires qui ont contribué de leurs propres fonds à augmenter la richesse nationale sont aussi légitimes que ceux des bateliers.

Que l'état actuel des souffrances du batelage doit être attribué au progrès de la civilisation, qui a introduits des modes nouveaux dans les transports ;

que le tort momentané que les machines à vapeur font aux bateliers, en remplaçant les bras humains, est inévitable, l'État étant impuissant à y porter remède, attendu que l'expérience a démontré que le fret diminue toujours dans la proportion de l'abaissement des droits.

Il lui est, en outre, impossible d'admettre l'argument du premier membre, prétendant que la perte ne sera que momentanée pour le Trésor; la perte, au contraire, sera réelle, parce que la taxe est assez faible pour ne pas empêcher le développement de la consommation; comme preuve, c'est que, malgré la concurrence des chemins de fer concédés et le droit de péage actuellement acquitté, les recettes du canal de Charleroy ont été en augmentant depuis dix années.

Toutefois, quoique dans l'état actuel des finances du pays une réduction de 700,000 florins pour le Trésor doit être regardée comme très-regrettable, il est disposé à admettre le chiffre de 40 p. c. par esprit de conciliation et aussi pour faire cesser l'inégalité par trop grande qui subsiste entre les péages du canal de Charleroy et ceux perçus sur les autres voies navigables.

La réduction des péages sur le canal de Charleroy est alors mis aux voix.

Elle est adoptée par sept voix contre une.

En conséquence, Messieurs, votre Commission des Travaux publics a l'honneur de venir vous proposer l'adoption de Projet de loi tel qu'il est soumis à vos délibérations.

Vous avez envoyé également à votre Commission des Travaux publics plusieurs pétitions qui demandent la réduction des péages du canal de Charleroy; le présent rapport faisant droit aux demandes des pétitionnaires, celles-ci deviennent sans objet. Votre Commission conclut à ce qu'elles soient déposées sur le bureau pendant la discussion.

Le Président,
FERD. SPITAELS.

Le Rapporteur,
Baron S. DE LABBEVILLE.