

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MAI 1856.

PÉAGES SUR LE CANAL DE CHARLEROI.

Développements présentés par M. DE STERNHAULT.

MESSIEURS,

La question que vous êtes appelés à résoudre par la proposition de loi que nous avons eu l'honneur de présenter à votre approbation est simple et claire. Elle se résume en une question de justice d'abord, et nous croyons pouvoir ajouter d'intérêt public.

Le canal de Charleroi comprend un parcours total de 15 lieues. Les charbons de Charleroi expédiés sur Bruxelles le traversent dans toute son étendue ; ceux du Centre y entrent à Seneffe et n'en parcourent, par conséquent dans la même direction, qu'environ les huit quinzièmes.

Le tarif de navigation est uniforme dans la direction de Bruxelles, c'est-à-dire, que les bateaux venant du Centre acquittent la totalité du droit, fixé à 2 francs par tonne, tout comme ceux qui partent de Charleroi. En d'autres termes, tous les charbons, par une fiction du tarif, partent de Charleroi.

Dans la direction de cette dernière localité, l'assimilation n'existe plus, l'anomalie devient plus flagrante encore ; le bateau partant du Centre pour Charleroi acquitte un droit proportionnel et calculé à raison du parcours. Le péage disparaît quand, de Charleroi, le batelier se dirige vers le Centre.

Il résulte de cette tarification inouïe que les charbons du Centre, acquittant comme ceux de Charleroi un droit fixe de 2 francs, payent 80 centimes de plus par tonne, qu'ils ne devraient payer, si le droit était établi à raison du service rendu.

Ce n'est donc, en réalité, qu'une surtaxe déguisée.

Dans la direction de Charleroi, les marchandises expédiées du Centre vers Charleroi sont soumises à un droit calculé à raison des six lieues parcourues, tandis que celles venant de Charleroi et se dirigeant sur Seneffe sont exemptes de toute taxe.

C'est là, Messieurs, l'état de choses fidèlement exposé ; rassuré sur l'impression qu'il doit faire sur vos esprits, nous le livrons, sans commentaires, à votre appréciation.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre a pour but de faire cesser les injustices que je viens de vous signaler, et de mettre les choses dans leur état normal, en laissant à chacun la liberté des transactions, en abandonnant producteurs et consommateurs aux avantages comme aux désavantages de leur position topographique respective.

Ce principe de liberté, qui paraît de plus en plus devoir dominer toutes les questions qui touchent à l'industrie, nous avons cru pouvoir l'appliquer ici, avec d'autant plus de raison et d'opportunité, que l'industrie houillère jouit d'une prospérité sans égale, et qu'il s'agit d'un objet de consommation de première nécessité, et dont le haut prix frappe surtout les classes peu aisées de la société.

L'inefficacité de la libre entrée des houilles anglaises, et de l'abolition du dégrèvement des 7½ p. % dont jouissaient nos produits exportés en Hollande, vient singulièrement à l'appui de cette dernière considération.

La progression constante de la consommation du charbon rend peu probable une diminution dans les prix à la fosse; ce n'est que par l'abaissement des frais de transport que nous pouvons espérer de suppléer à ce renchérissement et de mettre ce combustible plus à la portée de nos populations pauvres.

Les motifs, sur lesquels je viens d'appeler votre attention, sont assez puissants par eux-mêmes, pour que nous eussions pu nous borner à ce simple exposé, si les explications données par MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics, n'étaient venues nécessiter quelques développements plus étendus.

Le principe de la tarification actuelle, date de la création du canal lui-même, en 1826. A cette époque, nous le reconnaissons volontiers, le péage uniforme pouvait avoir sa raison d'être, pouvait constituer une des conditions essentielles de son établissement.

En 1826, Messieurs, l'industrie charbonnière était encore dans l'enfance relativement à ce qu'elle est aujourd'hui. Les capitaux ne s'y engageaient qu'avec une extrême réserve. Il importait alors de sauver les différents bassins de la concurrence qu'ils se seraient faite entre eux, et qui devait nécessairement avoir pour résultat d'écraser ceux qui ne se seraient pas trouvés dans des conditions égales de transport.

Le Centre, plus rapproché de Bruxelles de six lieues, se serait emparé de tout le marché, et bientôt il ne serait resté qu'un seul bassin au détriment de l'intérêt public.

Le Gouvernement de cette époque aurait manqué à tous ses devoirs, s'il n'avait pas tenu compte de la situation exceptionnelle d'une industrie, à laquelle se rattache si intimement la prospérité du pays tout entier.

Mais, ce monopole si fort à craindre, en 1826, est-il encore à redouter aujourd'hui, que toutes les forces réunies de cette industrie suffisent à peine aux besoins du pays et de l'exportation.

Cette concurrence serait-elle surtout à craindre ici pour les deux bassins qui nous occupent, quand ils se sont, chacun de son côté, créé des débouchés complètement séparés, quand sur un total d'environ 700,000 tonnes expédiées pour Bruxelles et le Nord, c'est à peine si 170,000 appartiennent à Charleroi qui, à son tour, s'est emparé d'une part considérable du marché français et, avec un

succès tel, qu'il est obligé de venir emprunter au Centre pour les besoins de son industrie métallurgique.

Le silence gardé par les industriels du bassin de Charleroi est, du reste, la meilleure preuve du peu d'importance que désormais ils attachent à cette question de péage, car on ne pourrait raisonnablement croire que cette industrie charbonnière, toujours si prompte à s'émouvoir, serait restée spectatrice muette d'un danger qui serait des plus sérieux s'il était réel.

Les motifs d'intérêt public qui pouvaient donc exister lors de la création du canal ne pourraient plus être invoqués; ils sont sans valeur aujourd'hui.

Le temps a complètement modifié la situation. Ce qui pouvait être fondé en 1826, ne peut plus qu'être absurde en 1856. L'intérêt public a changé de face. Ce n'est plus le producteur, ou plutôt l'industrie, qui demande à être protégée contre elle-même, c'est le consommateur, qui, à son tour, et à bon droit, vient demander, nous ne dirons pas d'être protégé, mais d'être relevé de la véritable expropriation journalièrement exercée contre lui, et à laquelle les nécessités seules du moment ont pu le faire tacitement consentir.

L'abaissement du tarif leur donnera-t-il satisfaction, aura-t-il une influence telle que les consommateurs ont un intérêt réel à l'abolition de la surtaxe?

Nous n'en doutons pas, Messieurs, et c'est sans hésitation que notre réponse est affirmative.

Prétendre le contraire nous paraît impossible en présence des faits qui tous les jours s'accumulent pour prouver l'importance que l'on attache au raccourcissement des distances et à l'abaissement des frais de transport.

Si cette diminution des frais de transport était sans influence, stérile au point de vue du consommateur, pourquoi donc le Gouvernement concéderait-il des lignes de chemin de fer qui nuisent à son railway et qui n'ont qu'un raccourcissement pour but?

Pourquoi le chemin de fer de Bruxelles à Gand? Pourquoi celui de Luttre à Denderleeuw, de Bruxelles à Namur, de Mons à Manage, de Bruxelles à Louvain?

Pourquoi donc le Gouvernement les concéderait-il si ce n'est parce qu'il sait bien qu'au point où en est arrivée l'industrie, la question du transport prime, en quelque sorte, toutes les autres?

Ce serait vouloir constater une exception d'ailleurs impossible que de prétendre que les marchandises, dont le transport s'effectue par le canal de Charleroi, ne sont pas soumises à cette loi générale et ne subissent pas l'influence du prix de transport.

Il est, du reste, à remarquer, Messieurs, que le producteur est, quoiqu'on en dise, désintéressé dans la question. Il vend lui sur le carreau de la fosse à un prix déterminé. Les frais de transport ne le concernent pas et sont indépendants de son prix de vente.

Il y a donc deux choses dans le prix du charbon. Le prix d'achat et le prix du transport; si l'un est essentiellement mobile et dépend de l'offre et de la demande, l'autre est fixe quant aux droits, et doit nécessairement et toujours peser de tout son poids sur la marchandise arrivée à destination.

Cette majoration dans les prix, et qui doit être le résultat de la surtaxe que nous

voulons faire disparaître, s'élève, pour Bruxelles et le Nord, à environ 400,000 fr. que le Gouvernement prélève injustement sur le consommateur. Ce n'est donc pas pour ce dernier un objet de minime importance.

La perte que devra subir le Trésor, pendant quelque temps au moins, n'a pu, Messieurs, échapper à notre attention et nous avons dû nous en préoccuper, avec d'autant plus de raison, que c'est une des considérations sur lesquelles MM. les Ministres s'appuient le plus pour s'opposer à notre proposition.

Nous ne croirons cependant jamais, Messieurs, que l'intérêt du Trésor puisse sérieusement être invoqué, en faveur du maintien d'une iniquité; nous ne pensons pas qu'on puisse subordonner une question de justice, de moralité gouvernementale, à une question d'argent, et vous mêmes, Messieurs, vous n'admettez jamais quelques soient d'ailleurs les besoins du Trésor, qu'il y soit pourvu, à l'aide d'une fiction, d'une exception qui est d'autant plus arbitraire qu'elle constitue un système qui ne frappe qu'une partie de nos concitoyens; car veuillez bien le remarquer, Messieurs, le canal de Charleroi est la seule voie navigable qui soit encore soumise à un tarif uniforme. En France, cette tarification antérieurement admise pour quelques canaux, a été changée depuis 1836.

La perte éventuelle à subir par le Trésor, en admettant même, et ce qui n'est pas, qu'elle dut être considérable, ne justifierait pas le maintien de l'état de choses actuel; le Gouvernement serait d'ailleurs peu fondé à nous opposer cette objection, et à se retrancher derrière cette fin de non recevoir, car, si cette perte doit exister, elle ne peut être que passagère, elle n'est ni définitive ni irréparable et beaucoup moins encore sans compensation.

S'il est vrai que l'abolition de la surtaxe de 80 centimes par tonne fera baisser la recette, il est également incontestable que la réduction du péage déterminera un accroissement dans la consommation, et, par un supplément de trafic, un accroissement dans la recette.

Nous verrons se reproduire ici ce qui a lieu chaque fois que des péages sont abaissés.

Le trafic sur nos chemins de fer n'a-t-il pas pris une extension considérable sous l'influence de la réduction des tarifs?

Notre réforme postale et la prospérité de la Compagnie du Nord, en France, prospérité due au bas prix de ses tarifs, ne sont-ils pas des précédents bien faits pour nous rassurer?

Et pour citer un fait concluant n'avons-nous pas l'exemple du canal de Charleroi lui-même?

Son produit, en 1847, était de 1,655,000 francs, chiffre rond, réduit en 1849 à 1,080,000 francs, par suite de l'abaissement de 35 p. %, il s'est bientôt relevé et atteignait 1,400,000 francs en 1855.

La suppression de la surtaxe n'aurait-elle, d'ailleurs, pour résultat qu'un déplacement des transports du chemin de fer vers le canal, que nous devrions encore nous en féliciter et considérer ce résultat comme fort avantageux.

Notre matériel du chemin de fer étant insuffisant, celui qui devient disponible est un capital créé sans dépense. S'il est vrai de dire que l'État ne peut que l'employer, soit d'une manière ou d'une autre, il est clair aussi, que les wagons rendus disponibles, et qu'on peut évaluer à 400, si tout le transport des charbons passait

entre les mains du batelage, il est clair aussi, disons nous, que ces wagons constituent une dépense en moins sur le matériel que l'État doit se faire construire.

Ce matériel pouvant servir à des transports d'un tarif plus élevé que celui des charbons, il en résulte pour l'État, en capital et en produit, une double compensation à la perte qu'il subirait du chef de l'abolition de la surtaxe.

Quant à la question du maintien d'équilibre entre les divers centres industriels, elle est sauve; nous n'avons pas à nous en préoccuper. La question du péage du canal de Charleroi est une question spéciale aux deux bassins du Centre et de Charleroi. Nous avons démontré qu'elle est aujourd'hui sans intérêt pour ce dernier bassin; il est superflu de dire que les autres centres industriels du pays n'ont rien à voir dans cette affaire.

Si l'égalité des conditions de transport était encore une condition absolue de l'équilibre entre ces deux bassins, il eût été nécessaire et logique en même temps d'étendre ce système à toutes les voies de communication.

Vous n'en avez rien fait, Messieurs, les péages de toutes les autres voies de communication sont établis par distance.

Vous avez donc préjugé la question, vous l'avez résolue dans notre sens, et vous avez bien fait, car Charleroi n'a pas décliné, sa prospérité n'a été qu'en progressant.

Ces diverses considérations prouvent, à l'évidence, que la pondération des intérêts n'est plus qu'un prétexte, que l'intérêt du Trésor seul est en jeu.

Le soin de cet intérêt justifiable, sans doute, quand il ne blesse ni la justice ni le bon droit, ne l'est plus quand il repose sur une iniquité.

Ce n'est donc pas sans raison, Messieurs, que nous pouvons cru pouvoir vous proposer la suppression d'une taxe illogique, arbitraire, et dont le principe admis mettrait toutes les fortunes privées à la merci des besoins du Gouvernement.

PROPOSITION DE LOI.

A partir du 1^{er} juillet 1836, les péages sur le canal de Charleroi seront perçus dans la proportion des distances parcourues.

Baron Osy,
Baron de Steenhault,
H. ANSIAU,
L. FAIGNART,

F. A. MANILIUS,
L. MATTHIEU,
C. VAN CRONPHAUT.
