

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 JUILLET 1859.

Réduction des péages sur le canal de Charleroy, et mesures relatives au droit de parcours sur les voies navigables.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Des réclamations ayant été adressées à la Chambre des Représentants au sujet des péages du canal de Charleroy à Bruxelles, le Gouvernement a exprimé l'intention de n'y donner suite qu'après un examen général embrassant les tarifs et le mode de perception de toutes les voies navigables administrées par l'État.

Un examen préparatoire de ces questions a été confié à une commission composée de

Messieurs : *Henri de Brouckere,*

Muller,

Moncheur,

Sabatier,

J. Jouret,

Vervoort,

Thiéfry,

Groetaers, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans le Brabant.

Wellens, ingénieur en chef attaché à la direction générale des ponts et chaussées.

Doncker, inspecteur de l'enregistrement et des domaines.

Représentants.

Cette commission, appelée à traiter toutes les questions se rattachant aux tarifs et aux modes de perception qu'il plairait à chacun de ses membres de soulever, s'est entourée de tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de sa mission, qui ont été résumés dans un travail préparatoire indiquant :

- 1° Les canaux et les rivières administrés par l'État ;
- 2° Leur longueur en mètres ;
- 3° Le nombre d'écluses ;
- 4° Leur tirant d'eau ;
- 5° Le nombre de bureaux de perception ;
- 6° Les points de départ et d'arrivée ;
- 7° Pour les canaux, les dates de la construction, de l'ouverture de la navigation et de l'entrée en jouissance de l'État ;
- 8° Si le canal a été construit, racheté ou repris par l'État ;
- 9° Le prix de construction ou de rachat pour chaque canal ;
- 10° Le mode de perception et le tarif actuel ;
- 11° Les modifications que les tarifs antérieurs ont subis ;
- 12° Les dépenses d'entretien des années 1853 à 1857 inclusivement ;
- 13° Les frais de personnel à la charge des Budgets des Départements des Travaux publics et des Finances ;
- 14° Les recettes des années 1853 à 1857, et la moyenne de ces recettes ;
- 15° Le total des dépenses d'entretien et de personnel comparé avec les recettes ;
- 16° Les différences en plus ou en moins entre la recette et la dépense ;
- 17° L'intérêt à 4 p. % du prix de construction ou de rachat des canaux ;
- 18° Le taux réel de l'intérêt obtenu ;
- 19° Les produits accessoires des canaux et des rivières ;
- 20° Le produit général de toutes les voies navigables, déduction faite des dépenses.

Ainsi renseignée sur les dispositions et les faits qu'il lui importait de connaître, la commission s'est spécialement occupée de l'examen des propositions suivantes qui lui ont été successivement soumises par l'un ou l'autre de ses membres :

1° Substituer à tous les modes de perception existants, un mode uniforme d'après lequel les droits seraient perçus, par lieue de 5 kil., de la manière suivante :

- A. Par tonneau de chargement $\frac{5}{8}$;
- B. Par tonneau de la capacité $\frac{1}{5}$;
- C. Par » » (retour à vide) $\frac{1}{5}$.

2° Supprimer le jaugeage d'après lequel la contribution due par le batelier à titre de patente est établie, et faire servir de base à cette contribution le jaugeage opéré pour le paiement des droits de navigation, sauf à diminuer le taux des droits de patente, de manière à ne pas rendre cette mesure onéreuse au batelage ;

3° Classer les voies navigables en deux catégories, comprenant : l'une les rivières, l'autre les canaux ; — soumettre chacune des catégories à un droit uniforme à raison des distances à parcourir ; — imposer en outre un droit fixe payable en une seule fois au point d'embarquement ;

4° Adopter une tarification uniforme pour tous les canaux des deux Flandres, en augmentant d'une manière peu sensible le chiffre des produits actuels de ces voies navigables ;

5° Appliquer à chaque rivière un péage, par lieue de parcours, égal à la moyenne des divers droits qui y sont actuellement perçus ;

6° Réduire le péage pour le parcours entier du canal de Charleroy;

7° Fixer le droit à percevoir sur ce canal, pour le Centre, dans la proportion de la distance parcourue;

8° Réduire les droits de navigation du canal latéral à la Meuse et du canal de la Campine;

9° Établir sur chaque voie navigable un droit unique sans distinction de classe, en prenant pour base le droit actuellement appliqué à la houille, sous réserve de l'exemption admise en faveur des engrais.

La première de ces propositions a été adoptée à l'unanimité, sans rien préjuger quant aux exceptions qui seraient reconnues indispensables dans l'application, notamment en ce qui concerne la Meuse et les canaux de Terneuzen et de Maestricht à Bois-le-Duc, dont les péages sont établis en vertu des traités conclus avec les Pays-Bas, et ne peuvent être modifiés qu'avec le concours de cette puissance.

La seconde proposition a été également adoptée à l'unanimité.

La troisième a soulevé des objections dont la commission nous a rendu compte dans les termes suivants :

« 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 résolu-
 » tion satisfaisante. Il pourrait être examiné utilement s'il s'agissait d'établir à
 » nouveau les droits de navigation pour des canaux à créer, mais on doit tenir
 » compte d'un état de choses existant de temps immémorial, et l'on ne peut main-
 » tenant 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. »

C'est en vain que l'auteur de la proposition a combattu ces objections en faisant valoir principalement : que les routes ordinaires sont régies, quant aux péages, par une tarification uniforme; qu'il en est de même des chemins de fer de l'État; que si l'on a cru jadis devoir établir sur les canaux un système de pondération, les considérations qui ont pu motiver l'adoption de ce système, ont perdu beaucoup de leur valeur depuis la création des voies ferrées, et qu'il convient maintenant de faire disparaître sur les canaux les droits exorbitants et les situations privilégiées, en nivelant systématiquement les péages.

Ces observations n'ont rallié à son opinion aucun de ses collègues.

La quatrième proposition a été également repoussée à l'unanimité moins une voix, après avoir été combattue par les motifs indiqués ci-après :

« Ceux qu'on arriverait ainsi à dégréver ne se plaignent pas, et les augmenta-

» tions de droits qui en résulteraient pour d'autres, soulevaient des réclamations
» sérieuses.

» Il ne s'agit an réalité que de simplifier le service de perception sans avantage
» réel pour le trésor. La commission doit d'autant moins toucher à cette question,
» qu'il ne s'y trouve aucun représentant des intérêts que froisserait l'adoption de
» la mesure proposée. Il s'agit de dégréver les uns et de charger les autres, et la
» commission s'est prononcée contre ce système. »

La cinquième proposition a été adoptée à l'unanimité.

La sixième a donné lieu à une discussion dont le rapport de la commission contient le résumé suivant :

« A l'appui de la réduction, on a fait valoir la concurrence que les chemins de
» fer concédés font à la navigation, et le taux excessif des péages perçus sur ce
» canal comparé au taux des péages des autres voies navigables.

» Dans les développements donnés à ces motifs on a produit des observations
» et des calculs tendant à établir :

» 1° Que le fret du canal de Charleroy, comparé avec les frais de transport
» par les chemins de fer, présente au détriment de la première de ces voies de
» communication les différences suivantes :

A. Station du quartier Léopold	fr. 1 »
B. — de l'Allée Verte	» 40 1/2
C. Louvain.	3 14
D. Zèle et Lokeren	1 22
E. Gand.	1 34

» 2° Que les différentes taxes sur les voies navigables varient de 1 à 37, que
» sur le canal de Charleroy on perçoit 2 1/2 fois plus que sur le canal de Mons à
» Condé, et 2 9/10 fois plus que sur celui de Pommerœul à Antoing; que Mons
» jouit d'un droit différentiel de fr. 2 02 c^s sur Gand, et de fr. 1 68 c^s sur
» Anvers, et que le fret est moins élevé de Mons que de Charleroy, de fr. 2 25 c^s
» vers Gand, et de 1 franc vers le bas Escaut. »

Comme conclusion de ces considérations, il a été proposé : *de réduire les droits de navigation du canal de Charleroy de 60 p. %.*

Les adversaires de la proposition ont combattu les arguments énoncés ci-dessus, en prétendant :

« 1° Que la concurrence des chemins de fer concédés qui mettent les bassins
» de Charleroy et du Centre en communication avec Bruxelles et Louvain, ne
» doit pas inquiéter le Gouvernement, puisque les recettes du canal de Charleroy
» continuent à progresser; qu'il ne faut pas engager le Gouvernement à accaparer,
» par un abaissement de tarif, des transports qui reviennent naturellement à des
» chemins de fer concédés dont la prospérité est loin d'être assurée;

» 2° Qu'il faut comparer les canaux entre eux, non pas sous le rapport des
» péages, mais au point de vue des services qu'ils rendent, et que le tarif du canal
» de Charleroy n'est pas exagéré, si l'on considère qu'il met le bassin de Char-

» leroy en relation directe avec Bruxelles, dont le marché est le plus important du pays;

» 3° Que la réduction des péages ne profitera pas au batelage, l'expérience ayant prouvé que le fret diminue dans la proportion de la diminution des droits; que le bénéfice de cette mesure, pour le consommateur en général, serait imperceptible; que pour les industriels, s'ils jugent à propos de s'établir loin des lieux de production, c'est qu'ils trouvent des compensations aux frais de péages;

» 4° Que, nonobstant la différence de fr. 2 50 c^e qui a été signalée entre les frets payés de Charleroy et du Centre à Gand d'une part, et de Mons à Gand d'autre part, le Couchant de Mons se plaint amèrement de ce que chaque année son exportation vers les Flandres diminue, tandis que celle de Charleroy et du Centre augmente. Que le marché de Gand et des Flandres est le seul que le bassin de Mons possède encore dans le pays, et qu'il y aurait un certain danger, au point de vue politique, à exclure du marché intérieur un centre industriel aussi important, et à le rendre exclusivement tributaire de la France;

» 5° Que les prix de transport qui ont été produits sont trop variables pour qu'on puisse en tirer une conclusion bien fondée;

» 6° Qu'enfin, l'intérêt de l'État permet d'autant moins de faire le sacrifice d'environ un million de recettes, que le Gouvernement est chaque jour sollicité de faire de nouveaux travaux, qu'il est obligé d'ajourner à cause de l'insuffisance des ressources du trésor.

» L'auteur de la proposition a alors soutenu :

» Que si, malgré la concurrence qu'il a signalée, les recettes du canal de Charleroy n'ont pas baissé jusqu'à présent, c'est à cause de l'accroissement de la consommation et parce qu'il existe des habitudes auxquelles le commerce ne renonce pas facilement; qu'il ne faut pas voir les transports qui se font actuellement par le canal, mais ceux qui se feraient si le tarif était moins élevé; que si les conditions de transport sont indifférentes aux consommateurs, il était inutile de dégrèver, en 1854, le canal de Pommerœul à Antoing et l'Escaut; que nier l'avantage des abaissements de péages pour le consommateur, c'est nier la nécessité des voies de communication nouvelles et directes; que pour apprécier cet avantage, on ne doit pas rechercher ce qu'il peut produire pour tel ou tel individu, mais il faut voir l'ensemble et la somme de bien-être que les réductions de péages peuvent répandre sur le pays; que, quant aux industriels, ces réductions en engageront un plus grand nombre à s'éloigner des centres houillers et augmenteront par conséquent les transports.

» Un autre membre a combattu l'idée que l'on puisse élever les péages du double ou plus pour un canal, par cela seul qu'il établit une communication directe vers un grand centre de consommation; il a fait observer : 1° que le débouché de Gand et des Flandres n'était pas nécessaire au Couchant de Mons, qui laisse ce débouché à Charleroy, parce qu'il a le moyen d'écouler ses produits ailleurs, avec plus de bénéfices; 2° que le développement actuel donné aux extractions dans le bassin de Charleroy, n'était pas une preuve de prospérité, et que l'on gagne plus dans le Centre et à Mons avec des quantités moindres.

» En réponse à ces observations, on a contesté que le bassin de Mons fit de
» grands bénéfices, et on a posé en fait que ce bassin envoie beaucoup de charbons
» à Gand et dans les Flandres, son véritable débouché; mais qu'il se débat péniblement pour conserver ses marchés et s'en créer de nouveaux.

» On a en outre fait valoir :

» Qu'il ne faut pas, sans une nécessité bien démontrée, diminuer les ressources
» du trésor et obliger ainsi le Gouvernement à en chercher d'autres; que les transports actuels par le canal de Charleroy ne peuvent s'augmenter que dans une
» proportion trop faible pour compenser la réduction proposée;

» Que, pour rendre possible un accroissement notable de navigation sur ce
» canal, il faudrait dépenser 1,000,000 à 1,500,000 francs; qu'on ne peut demander à la fois cette dépense et un abaissement de péage; qu'il vaudrait mieux
» améliorer la navigation et laisser subsister le tarif actuel.

» On a ajouté que la réduction qui entraînerait une perte certaine pour le trésor
» ne viendrait pas en aide au batelage, ne profiterait que faiblement au consommateur dans certains moments de concurrence, et assurerait aux exploitants
» des bénéfices dont ils n'ont pas besoin, aucun bassin n'ayant réellement à se plaindre.

» Un membre a alors déclaré que, tout en se préoccupant des intérêts du trésor
» et du danger de réduire inutilement les produits des voies navigables, il ne pouvait méconnaître que des injustices existent, et qu'elles exigent une réparation
» modérée.

» Il a soutenu, en admettant que la réduction ne profitera pas au batelage,
» qu'elle doit tôt ou tard, d'une manière normale, exercer une influence salutaire sur l'abaissement du prix; qu'il y aurait danger, dans l'intérêt même du Gouvernement, à repousser d'une manière absolue les réclamations qui ont un fondement légitime, et il s'est en conséquence déclaré partisan d'une réduction raisonnable en faveur de Charleroy et du Centre.

» On a insisté dans un autre sens sur le danger d'expulser le Couchant de Mons
» du marché de Gand; et pour faire ressortir qu'il n'est pas admissible que ce bassin dédaigne un débouché aussi important, on a invoqué les plaintes élevées
» à ce sujet dans les rapports de la chambre de commerce de Mons.

» On a fait observer, en outre, que la navigation du haut Escaut présente, au
» détriment du Couchant de Mons, des difficultés que le Centre et Charleroy ne rencontrent pas pour arriver à Gand.

» L'auteur de la proposition a alors soutenu de nouveau que le Gouvernement
» ne doit pas protéger les chemins de fer concédés au détriment de ses voies navigables; que si les recettes se sont soutenues jusqu'à présent sur le canal de
» Charleroy, c'est parce que le batelage lutte, comme l'ont fait dans le temps les voituriers, dans les premières années qui ont suivi l'ouverture de ce canal; mais
» que, si la réduction n'est pas accordée, on ne construira plus de nouveaux bateaux, on ne réparera plus les anciens, et que quand, dans quatre ou cinq
» ans, la navigation finira par tomber, il sera trop tard pour la relever.

» Il a fait observer ensuite que, si l'abaissement des droits n'accroît pas le prix
» de transport pour les bateliers, il leur donne les moyens de gagner davantage en augmentant les quantités de charbon transportées, et par conséquent le
» nombre de leurs voyages.

- » En se prononçant dans le même sens, un autre membre a fait valoir que la
- » situation du trésor est assez bonne pour que l'on n'ait pas à craindre la néces-
- » sité de créer de nouveaux impôts pour couvrir la perte que la mesure proposée
- » doit entraîner pour le trésor.
- » La commission a alors été appelée à se prononcer sur la question de savoir
- » s'il y aurait réduction.
- » Cette question a été résolue affirmativement par cinq voix contre quatre.
- » Le chiffre de 60 p. % a ensuite été repoussé par cinq voix contre quatre; il
- » en a été de même du chiffre de 50 p. %, et, en définitive, le taux de 40 p. %
- » a été adopté par cinq voix contre quatre. »

La septième proposition a également donné lieu à des débats que la commission nous a fait connaître en ces termes :

- « L'auteur de cette proposition l'a développée, en faisant principalement valoir
- » que la tarification contre laquelle il réclame a eu pour but de faire arriver les
- » deux bassins charbonniers du Centre et de Charleroy sur tous les marchés aux-
- » quels la nouvelle voie navigable donnait accès; que cet équilibre dans les condi-
- » tions de transport a été considéré dans l'origine comme indispensable pour
- » assurer le développement parallèle des deux bassins; mais que, depuis lors,
- » l'extraction s'étant accrue de 1,000,000 à 8,000,000 de tonneaux, les motifs qui
- » ont fait adopter la surtaxe dont il se plaint n'existent plus.
- » Il a soutenu en suite : que Charleroy est désintéressé dans la question; que
- » l'on n'a pas détourné le canal pour le faire passer par le Centre; que le tracé
- » adopté était le seul possible, surtout dans la pensée exprimée par M. l'ingénieur
- » Vifquain, de relier ce canal aux voies navigables du Hainaut.
- » Que les motifs donnés par cet ingénieur de la surtaxe imposée au Centre
- » n'avaient pour but que de colorer cette mesure jugée indispenisible pour main-
- » tenir un équilibre que l'intérêt public exigeait alors, et qui n'est plus nécessaire
- » aujourd'hui.
- » Il a présenté en outre des observations tendant à établir que c'est à tort
- » qu'on avait prétendu, dans la séance de la Chambre du 11 décembre 1858,
- » qu'il existait des surtaxes analogues sur la Dendre et sur le canal de Pom-
- » merœul à Antoing, et il a fait remarquer en dernier lieu que les exploitants du
- » Centre, en admettant dans le principe la surtaxe dont leurs produits sont frappés,
- » ont stipulé pour eux-mêmes au détriment des intérêts du consommateur, qu'il
- » y a lieu maintenant de prendre en considération.
- » Un autre membre a fait ressortir l'intérêt qu'il y a pour Charleroy à ce que
- » le système contre lequel on réclame soit maintenu, mais il a reconnu que par
- » suite de la réduction admise pour le parcours entier, cette question ne présentait
- » plus la même importance.
- » On a répondu ensuite aux développements donnés à la proposition : que
- » d'après les tarifs de la Dendre et du canal de Pommerœul à Antoing, les droits
- » ne sont pas exactement perçus sur ces voies navigables à raison de la distance
- » parcourue. Que des projets passant par Nivelles avaient été étudiés. Qu'il ne
- » fallait pas trop s'en rapporter au travail de M. Vifquain, qui a nécessairement
- » cherché à prouver que le tracé qu'il a fait adopter était le meilleur. Que, lorsque

» la question a été soulevée en 1847, on invoquait, comme maintenant, l'intérêt
 » des consommateurs, mais que la situation n'est plus la même, le droit ayant
 » été réduit de fr. 3 07 c^t à 2 francs et ne devant plus être que de fr. 1 20 c^t
 » d'après la proposition qui a été adoptée, tandis que le prix du charbon a aug-
 » menté considérablement.

» En ce qui concerne le reproche d'injustice fait à la tarification actuelle, on a
 » prétendu qu'une injustice suppose un tort ou un dommage causé, et que, dans
 » l'espèce, il n'y a ni tort ni dommage pour le Centre, qui est parvenu, sous l'em-
 » pire du régime existant, à la plus grande prospérité.

» On a fait observer en outre : que le système de pondération entre les diffé-
 » rents bassins consiste, non pas à faire transporter les charbons à des conditions
 » égales, mais à maintenir la situation qui existait en 1830. Que Charleroy,
 » dont les produits sont moins bons, gagne peu relativement à ce que gagne le
 » Centre. Qu'il faut, dans l'intérêt du consommateur, appeler le plus grand nombre
 » de producteurs possible sur les lieux de consommation. Que la réduction solli-
 » citée pour le Centre serait plus nuisible qu'utile au consommateur, parce qu'elle
 » détruirait la concurrence entre ce bassin et celui de Charleroy. Qu'enfin l'intérêt
 » du trésor réclame le maintien de l'état de choses actuel.

» L'auteur de la proposition a combattu ces observations en soutenant : que
 » l'intérêt du consommateur est le même, proportion gardée, qu'en 1847, malgré
 » les changements survenus dans les péages et dans le prix de la houille. Que la
 » réduction de 55 p. ^o opérée en 1849, a amené une diminution proportionnelle
 » sur les prix. Qu'il est possible que le renchérissement de la houille continue s'il
 » est dû à d'autres causes générales, mais que, dans tous les cas, ce renchérisse-
 » ment sera d'autant moindre que la réduction des péages sera plus forte.

« Un membre, après avoir déclaré n'être pas opposé d'une manière absolue à
 » la proposition, a rappelé les motifs donnés par M. Vifquain de la tarification qui
 » soumet le Centre au même droit que Charleroy, et il a soutenu qu'on ne peut
 » prétendre que ces motifs n'existent plus aujourd'hui.

» Il a fait observer ensuite :

» Que si le Centre avait un avantage trop marqué, Charleroy disparaîtrait du
 » marché de Bruxelles, et le consommateur se trouverait en présence d'exploitants
 » qui ne se font pas concurrence, et qui s'entendraient pour fixer les prix ; — Que
 » déjà le Centre a un immense avantage par la qualité de ses charbons ; — Que le
 » point essentiel est de diminuer les droits sur le parcours entier, en permettant la
 » concurrence entre Charleroy et le Centre.

» Le même membre, en rappelant que moyennant 1,000,000 à 1,500,000 francs,
 » on pourrait doubler la possibilité du transport, a exprimé l'opinion qu'aucune
 » dépense ne pourrait être faite d'une manière aussi profitable.

» On a soutenu aussi :

» Que le Gouvernement doit maintenir l'équilibre entre les quatre bassins du
 » pays ; — Que quand il fait quelque chose pour l'un, il doit également le faire
 » pour les autres ; — Qu'on n'obtiendra pas à la fois des réductions de droits et des
 » améliorations pour la navigation qui coûteraient 1,500,000 francs, et que mieux
 » vaudrait se borner à réclamer ces améliorations.

» En réponse à cette dernière observation, on a prétendu que l'on pouvait demander l'abaissement des droits et l'amélioration de la navigation, parce que c'étaient deux choses indépendantes l'une de l'autre.

» Le membre qui a fait cette réponse, en annonçant qu'à son avis les considérations qui ont amené le système contre lequel on réclame, existent encore aujourd'hui, s'est prononcé contre un dégrèvement absolu, sauf à voir s'il n'y aurait par lieu d'admettre une nouvelle tarification d'après les distances calculées à vol d'oiseau.

» Un autre membre a combattu l'opinion que les motifs du régime en question existent encore maintenant, et il a soutenu : Que la pondération est un principe faux; — Que l'on ne doit pas augmenter les frais de transport d'un centre industriel, parce qu'il a de meilleures qualités, ou parce qu'il est mieux placé.

» Qu'enfin la réduction de 40 centimes, demandée spécialement pour le Centre, n'empêcherait pas Charleroy de livrer à Bruxelles.

» A l'appui du maintien du régime actuel, lecture a été donnée d'un passage du rapport de M. l'ingénieur Vifquain, en date du 29 novembre 1853, duquel il résulte que, dans la fixation des péages des embranchements vers le centre, on a tenu compte de ce que les charbons de ce bassin étaient soumis au même droit sur le canal principal que ceux embarqués à Charleroy.

» A la suite d'observations échangées sur la position de la question, l'auteur de la proposition a déclaré y renoncer, et il s'est rallié à un nouveau système consistant dans la fixation des droits : pour Charleroy, à raison de 15 lieues, et pour le Centre, à raison de 12¹/₂ lieues.

» Ce système a été adopté par huit voix contre une. »

La huitième proposition a été appuyée par des développements dans lesquels on a fait valoir :

« 1° Que les droits actuels sur le parcours de Liège à Anvers s'élèvent à fr. 2.78 par tonneau; qu'à ce taux, qui rend les transports impossibles, toute la dépense faite pour cette ligne de navigation serait à peu près perdue, et que le trésor n'a pas à craindre une réduction de recette amenée par une réduction de droits;

» 2° Que le Gouvernement a intérêt à favoriser le transit par voie navigable entre la Belgique et la Prusse;

» 3° Que les péages sur le canal latéral et sur les différentes sections du canal de la Campine, n'ont été fixés que provisoirement et à titre d'essai.

» Pour corroborer ces considérations, lecture a été donnée de différents documents concernant cette question, et notamment d'un rapport de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Kummer, en date du 19 octobre 1857, dont la conclusion se résume en une proposition ainsi conçue :

» A. Procéder sans retard à l'élargissement des écluses de la 2^me section du canal de la Campine;

» B. Modifier les péages perçus aujourd'hui sur ce canal et sur le canal latéral à la Meuse, en remplaçant ces droits par ceux perçus sur le canal mixte de Bois-le-Duc à Maestricht.

» Les développements donnés à la proposition et les observations et avis con-
 » tenus dans les documents susmentionnés n'ont pas été contredits; on a seule-
 » ment fait observer que, jusqu'à présent, le canal de la Campine n'a pu donner
 » que des produits insignifiants, parce que la 3^{me} section n'a été ouverte que le 1^{er}
 » octobre 1858, et n'est pas même entièrement achevée. »

La commission a ensuite adopté, par sept voix contre une et deux abstentions, une résolution ainsi conçue :

« Il y a lieu de réduire de 50 p. % au moins les péages desdites voies naviga-
 » bles, en ce qui concerne la navigation intérieure, sans préjudice aux réductions
 » plus fortes que pourront exiger les besoins de la navigation quant au transit. »

La neuvième proposition a été accueillie sans aucune observation.

Ainsi, donc, Messieurs, des neuf propositions qui ont été émises dans le sein de la commission, deux ont été repoussées à l'unanimité moins une voix. Ce sont celles qui avaient pour objet :

A. De classer les voies navigables en deux catégories comprenant : l'une les rivières, l'autre les canaux; et de soumettre chacune de ces catégories à un droit uniforme.

B. D'établir une tarification uniforme pour tous les canaux des deux Flandres.

En signalant à votre attention le vote émis sur ces deux points, ainsi que les considérations qui ont déterminé ce vote, nous croyons pouvoir en conclure qu'en présence des faits existants et des droits acquis, tous les efforts que l'on tenterait pour niveler systématiquement les péages des voies navigables rencontreraient des difficultés insurmontables.

D'un autre côté, on peut juger par l'absence de toute proposition d'abaissement de droits autres que ceux des canaux de Charleroy et de la Campine, que les tarifs actuels, sauf ces deux exceptions, sont maintenant réduits à un taux tellement bas, qu'ils échappent à toute critique et ne peuvent soulever aucune plainte.

En résumant les résolutions qui ont été adoptées par la commission, on voit que pour s'y conformer il y aurait lieu :

1° De substituer à tous les modes de perception existants (sauf les exceptions reconnues indispensables dans l'application), un mode unique d'après lequel les droits seraient perçus par lieu de 5 kil. de la manière suivante :

A. Par tonneau de chargement	3/5
B. De la capacité du bateau	1/5
C. » » (retour à vide)	1/5

2° De supprimer le jaugeage d'après lequel la contribution due par le batelier à titre de patente est établie, et faire servir de base à cette contribution le jaugeage opéré pour le paiement des droits de navigation;

3° D'appliquer à chaque rivière un péage par lieue de parcours, égal à la moyenne des droits qui y sont actuellement perçus;

4° De réduire de 40 p. % les péages pour le parcours entier du canal de Charleroy;

5° De fixer le péage ainsi réduit, pour le Centre vers Bruxelles, à raison de 12¹/₂ lieues;

6° De réduire de 50 p. % au moins les péages du canal latéral à la Meuse de Liège à Maestricht, et du canal de la Campine, en ce qui concerne la navigation intérieure, sans préjudice aux réductions plus fortes que pourront exiger les besoins de la navigation quant au transit;

7° D'établir sur chaque voie navigable un droit unique sans distinction de classe, en prenant pour base le droit appliqué à la houille.

Nous nous sommes à notre tour livrés à l'examen des questions qui se rattachent à ces divers points, et nous allons avoir l'honneur, Messieurs, de vous faire connaître le résultat de cet examen :

1° La mesure relative au mode de perception nous a semblé parfaitement justifiée. Elle aura pour effet de substituer aux neuf règles auxquelles la perception des droits de navigation est actuellement soumise, celle de ces règles qui est la plus rationnelle. Ce sera un avantage à la fois pour le service de perception, pour le batelage et pour le commerce;

2° Le batelier est actuellement porteur de deux procès-verbaux de jaugeage; l'un est dressé par les agents de l'administration des ponts et chaussées, qui déterminent le jaugeage des bateaux d'après le poids du chargement qu'ils peuvent prendre, et en raison de l'enfoncement du bateau; l'autre est dressé par les agents des contributions, qui déterminent la capacité des bateaux en mètres cubes et assignent ensuite au chargement, n'importe sa nature, un poids de 1,000 kilogr. par 1¹/₂ mètre cube de la capacité.

Il résulte de ces deux procédés différents, que les procès-verbaux doivent nécessairement indiquer deux tonnages qui ne sont pas d'accord entre eux, pour un seul bateau, et comme il s'agit principalement de déterminer le poids du chargement, le procédé employé par les agents des ponts et chaussées est le seul rationnel.

Nous aviserons donc aux moyens d'arriver à l'exécution de la mesure proposée à cet égard, de manière à ne pas la rendre onéreuse au batelage, ainsi que la commission en a exprimé le vœu.

3° Sur plusieurs rivières, on ne perçoit pas les mêmes péages aux divers bureaux qui y sont établis. Cet état de choses constitue, pensons-nous, une anomalie qu'il y a lieu de faire cesser, en appliquant à ces rivières, comme le propose la commission, un péage, par lieue de parcours, égal à la moyenne des divers droits qui y sont perçus.

Cette mesure est, du reste, nécessaire pour rendre possible l'application aux dites rivières, du mode de perception uniforme que nous proposons d'adopter d'accord avec la commission.

4° Les péages du canal de Charleroy sont actuellement de fr. 2 00 c^s; par l'adoption de la réduction proposée de 40 p. %, ils seraient diminués de fr. 0 80 c^s, c'est-à-dire réduits à fr. 1 20 c^s.

Les partisans de cette réduction ont fait observer que les droits de navigation du canal de Charleroy sont plus élevés que ceux des autres canaux; mais nous ne

pensons pas qu'il faille nécessairement en conclure qu'il serait injuste de les maintenir au taux actuel.

Il est à remarquer, en effet, que les canaux ne sont pas établis, en général, de manière à former, comme les routes et les chemins de fer, un ensemble de voies de communication profitant à la généralité du pays; ils sont d'ordinaire construits dans l'intérêt de certains centres de production et de consommation. Il en résulte que, chaque fois que l'ouverture d'un canal a été décidée, on ne s'est pas demandé quels étaient les péages que l'on percevait sur les autres canaux, mais on a consulté les divers intérêts que ce canal était appelé à desservir, et les droits ont été fixés d'après des considérations plutôt locales que générales.

C'est ainsi que, lorsque l'on a construit le canal de Charleroy à Bruxelles, on a fixé, après enquête et d'accord avec les industriels des deux bassins de Charleroy et du Centre, un droit de fr. 3 60 c, qui est aujourd'hui réduit à 2 francs.

Les producteurs n'ont certainement pas eu à se plaindre de ces conditions de transport; il suffit, pour s'en convaincre, de considérer le degré de prospérité auquel est parvenue l'industrie houillère des deux bassins que le canal de Charleroy a mis en communication directe avec Bruxelles.

En ce qui concerne les bateliers, il faut reconnaître que les prix du fret sont maintenant peu élevés, mais ces prix sont très-variables; ainsi, le fret, qui est aujourd'hui descendu à fr. 3 30 c, était, il y a quelque temps, de 5 francs. Ces prix, tantôt bas, tantôt élevés, sont dus à des circonstances entièrement indépendantes de l'action du Gouvernement; ils résultent exclusivement de la concurrence que se font mutuellement les bateliers.

Il faut remarquer, en outre, que cette concurrence ne provient pas d'un ralentissement dans le mouvement de la navigation sur le canal de Charleroy, qui continue à être de plus en plus actif, ainsi que le prouve le relevé des recettes opérées depuis 1853, en laissant à part les produits de 1856 qui doivent être considérés comme exceptionnels (1).

L'abaissement du prix du fret dérivant de la concurrence, il en résulte, comme l'expérience l'a d'ailleurs démontré, que les bateliers ne profitent pas des réductions des péages. En 1848, le fret de Charleroy ou du Centre était de fr. 4 50 c, en moyenne, alors que les droits s'élevaient à fr. 3 60 c; ces droits ont été réduits, en 1849, à 2 francs, et aussitôt après on a vu le fret descendre à fr. 3 50 c environ, ce qui est encore en moyenne le prix actuel. En 1846 et 1847, le batelage de Mons vers Paris et la France se plaignait amèrement des bas prix du fret et de la concurrence que la Compagnie du Nord allait leur faire; pour lui venir en aide, le Gouvernement français a diminué les droits de navigation de 2 francs environ, et immédiatement après les bateliers ont diminué leurs prix de la même somme.

La concurrence que se font les bateliers sur le canal de Charleroy provient non-seulement du grand nombre de bateaux qui naviguent sur ce canal, mais encore

(1) 1853	fr. 1,217,405 86 c.
1854	1,317,995 64
1855	1,322,625 18
1856	1,452,190 00
1857	1,389,483 79
1858	1,410,665 23

de ce fait, que des sociétés charbonnières ont construit des bateaux qu'elles exploitent au moyen d'ouvriers à gages, et tiennent les prix du fret aussi bas que possible.

Il s'agit donc d'un état de choses auquel le Gouvernement n'a pas la puissance de porter remède

Quant à l'intérêt du consommateur, il y a lieu de remarquer : que le charbon en usage à Bruxelles coûte en moyenne, par 1,000 kil. : la première qualité fr. 35 53 c^e; la seconde fr. 24 53 c^e; que si l'abaissement de 80 centimes proposé par la commission profitait tout entier aux consommateurs, ces prix seraient réduits à fr. 32 73 c^e et fr. 23 73 c^e; que cette hypothèse ne se réalisera pas, puisqu'il est indubitable que les producteurs et les intermédiaires s'approprieront une partie du bénéfice de 80 centimes.

Il est un autre intérêt à consulter dans cette affaire : c'est celui du trésor qui, par suite d'une réduction de 40 p. % combinée avec la mesure proposée pour le Centre, perdrait annuellement une ressource qu'on peut, sans exagération, évaluer à 700,000 francs.

Quoi qu'il en soit, Messieurs, en faisant la part de la conciliation, nous pensons qu'il y a lieu de faire disparaître l'inégalité peut-être trop forte qui existe entre les péages du canal de Charleroy et ceux des autres voies navigables, en faisant subir au tarif de ce canal une nouvelle réduction de 25 p. %, qui abaissera le droit actuel de 2 francs à fr. 1 50 c^e.

A ce taux, le droit, qui était invariablement de 2 francs, quel que fût le lieu d'embarquement, sera de 10 centimes par lieue, Savoir :

Par tonneau de chargement	6
— de la capacité du bateau.	2
— (retour à vide).	2
	—
TOTAL.	10
	—

Cette mesure, veuillez le remarquer, Messieurs, coûtera au trésor un sacrifice annuel d'environ 500,000 francs.

5° Le parcours entier du canal de Charleroy est de 15 lieues, tandis que du Centre à Bruxelles, le parcours n'est que de 10 lieues. La commission, en proposant de compter ce parcours à raison de 12¹/₂ lieues, a donc pris une moyenne entre le parcours réel et le parcours total du canal.

Cet arrangement nous a paru de nature à concilier les divers intérêts engagés dans la question et nous avons cru, par conséquent, devoir y adhérer.

6° Le droit de navigation établi provisoirement à titre d'essai sur le canal latéral à la Meuse, est fixé par tonneau de la capacité des bateaux; il est dû, par lieue de parcours, conformément au tarif suivant :

Bateaux chargés	0,10
— vides	0,05

Pour le canal de la Campine, il est fixé par tonneau du chargement réel, et il est dû par lieue de parcours, Savoir :

0,05 pour les pailles, foin, sapins, arbres, perches, bois de chauffage ou fagots;
0,10 pour les houilles, pierres et toutes marchandises non indiquées ci-dessus.

Nous pensons avec la commission que ces droits sont trop élevés, qu'il y a lieu de les réduire, et que cette réduction, loin de nuire aux produits, contribuera à les accroître.

Quant à la question du transit, il nous a paru qu'il serait prématuré de s'en occuper, tant que le Gouvernement n'aura pas été mis à même d'apprécier ce qu'il convient de faire à cet égard; après que le canal de la Campine, qui vient à peine d'être achevé, aura été relié au port d'Anvers.

7° Le système d'un droit unique sans distinction de classe a déjà été adopté pour la Sambre, sur laquelle il existait primitivement des droits différentiels en raison de la nature des marchandises transportées. Cette mesure nous a semblé pouvoir être appliquée à toutes les voies navigables, en prenant pour base le droit perçu pour la houille, comme le propose la commission.

On facilitera ainsi les relations commerciales et le service de perception, sans nuire beaucoup aux produits, dont le transport de la houille constitue la plus grande part.

Pour ce qui concerne les tarifs du canal de la Campine et du canal latéral à la Meuse, qui n'ont été établis que provisoirement à titre d'essai, par arrêté royal, en vertu de la loi du 29 floréal X, ils peuvent être modifiés sans le concours de la Législature, et nous nous réservons de provoquer une disposition royale à cet effet.

En sollicitant l'autorisation de réduire le péage sur le canal de Charleroy, nous demandons également les pouvoirs nécessaires pour réaliser les autres mesures que nous venons de signaler à votre attention.

Tel est, Messieurs, l'objet du projet de loi ci-joint, que le Roi nous a chargés de soumettre à vos délibérations.

Le Ministre des Travaux publics,

JULES VANDER STICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.**Léopold,****ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux publics et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Travaux publics et des Finances présenteront, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à réduire de 25 p. % les péages du canal de Charleroy, pour le parcours entier, et à fixer le péage ainsi réduit, pour le Centre vers Bruxelles, à raison de 12 1/2 lieues.

ART. 2.

Il est également autorisé à prendre les mesures nécessaires à l'effet :

1° De substituer aux différents modes de perception existants pour les péages des voies navigables, un mode uniforme d'après lequel les droits seront perçus par lieue de 5 kilomètres, de la manière suivante :

- A. Par tonneau de chargement. 3/5.
- B. Par tonneau de la capacité du bateau. . . 1/5.
- C. Par tonneau de la capacité (retour à vide). 1/5.

2° D'appliquer à chaque rivière un péage, par lieue de parcours, égal à la moyenne des divers droits qui y sont actuellement perçus.

3° D'établir sur chaque voie navigable un droit unique, sans distinction de classe, en prenant pour base le droit appliqué à la houille.

Donné à Laeken, le 25 juillet 1859.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics,

JULES VANDER STICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.