

Sénat de Belgique.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à réduire le Tarif de la Sambre.

MESSIEURS,

La canalisation de la Sambre avait un double but : d'un côté, elle mettait en rapport les divers centres de production et de consommation dans le pays. de l'autre, elle mettait cette voie navigable en communication par la Sambre française canalisée et le canal de Sambre et Oise, avec la Seine et avec les rivières qui y affluent. Ce travail fut exécuté par une Société. Par des circonstances que vous n'ignorez pas, le Gouvernement fut forcé au rachat de la concession et les Chambres donnèrent leur assentiment à cette opération par la loi du 26 septembre 1835.

Ce rachat coûte 5,862,000 florins à l'état, environ 12 millions et demi de francs.

Il ne s'agissait pas là d'une opération financière lucrative en elle-même, puisque le produit brut n'est évalué au Budget des Voies et Moyens pour 1840 qu'à la somme de fr. 360,000.—Mais les avantages indirects que le commerce belge peut tirer de cette voie navigable peuvent jusqu'à un certain point compenser la perte qu'éprouve le trésor, mais il faut travailler à en rendre la fréquentation aussi grande que possible.

Déjà dans le but d'augmenter la navigation, une diminution de péage avait été consentie par le Gouvernement le 13 octobre 1832; depuis lors, diverses réclamations ont encore surgi, et notamment par une note de Mr Basse, représentant les deux Sociétés de la Sambre française et du Canal de Sambre et Oise en date du 20 juin 1839, par une pétition adressée au Roi le 30 août 1839 par les administrations communales de Gilly, Jumet, etc., et par une pétition du conseil charbonnier de Charleroy, en date du 10 septembre.

Toutes ces dernières demandes avaient pour but la possibilité de l'envoi des houilles de Charleroy en France jusqu'à Paris.

L'intérêt du district de Mons, jusqu'à présent en possession de ce débouché, paraissant opposé à l'intérêt de Charleroy, le Gouvernement a procédé à une instruction contradictoire, dont il vous a rendu compte par un rapport présenté aux Chambres le 24 février dernier. Ce rapport est précédé d'un beau travail, fruit des recherches du précédent Ministre des Travaux publics. Il est intitulé : *La navigation de la Belgique vers Paris*.

Il comprend la description, l'histoire, les tarifs et réglemens des deux lignes navigables de Belgique sur Paris.

La première de *Mons avec Paris* par le canal de Mons à Condé, l'Escaut de Condé à Cambray, le canal de St.-Quentin, le canal Crosat, l'Oise et la Seine, la seconde de *Charleroy avec Paris* par la Sambre Belge, la Sambre Française, le canal de Sambre et Oise.

Ce véritable traité sur la matière, accompagné de nombreuses annexes et d'une carte, rend de plus compte des études faites pour effectuer en Belgique la jonction des bassins de l'Escaut et de la Meuse par un canal de Mons à la Sambre et par un chemin de fer du Flenu à Haumont.

Le premier moyen rendait la ligne du canal de Sambre et Oise commune aux exploitations de Mons et de Charleroy, et serait aussi une ligne navigable de Liège avec les Flandres.

Il résulte du travail dont j'ai l'honneur de vous rendre compte, Messieurs, que bien qu'il existe une communication entre Charleroy et Paris, on ne peut s'en servir à cause de l'élévation des péages tant en France qu'en Belgique. La nécessité d'une réduction chez nous doit être reconnue. Cette réduction, le Gouvernement n'a pas cru pouvoir l'opérer par un simple arrêté et c'est pour ce motif qu'il a proposé la loi qui va être mise en discussion dans cette assemblée.

Cette loi ne fixe point la quotité de l'abaissement du tarif. C'eût été fort difficile à établir, vu qu'il peut être convenable de faire des distinctions suivant la nature des marchandises à transporter. Toute latitude doit donc être laissée au Gouvernement, mais les termes mêmes de la loi bornent ces pouvoirs à trois conditions que fixe le rapport de M. Nothomb et auxquelles M. le Ministre actuel des Travaux Publics a déclaré souscrire :

1° La réduction doit être telle que Mons ne soit pas exclu du marché destiné à être désormais commun.

2° La réduction ne sera opérée en Belgique que si les droits sont réduits en France dans une juste proportion.

3° La réduction doit être telle que le Trésor public n'en soit point lésé.

Votre Commission, Messieurs, n'hésite pas à vous proposer l'adoption du projet de loi. Les exploitans du bassin de Charleroy l'attendent avec une vive

(5)

anxiété, ainsi qu'en fait foi une pétition adressée au Sénat par nombre d'entre eux, et que vous avez renvoyée, ces jours passés, à votre Commission.

Nous ne pouvons douter que M. le Ministre des Travaux publics ne fasse mettre la plus grande activité à l'examen des questions à vider pour assurer l'exécution de la loi dans le sens qu'elle est conçue. Et si, contre toute attente, les concessionnaires de la Sambre française et du canal de Sambre et Oise tardaient à se mettre d'accord avec la Belgique, il resterait encore à rechercher si l'on ne pourrait faire jouir provisoirement de la réduction du tarif, la consommation intérieure et la navigation vers Namur.

La nécessité de cette réduction semble être reconnue par les précédents Ministres des Finances et des Travaux publics, puisqu'ils disent dans leur exposé des motifs : « il est constant que le roulage ordinaire continue sur plusieurs points à faire concurrence à la voie fluviale ; ce qui semble dénoter » une trop grande élévation des péages. Il serait d'ailleurs difficile de réduire » le tarif en faveur de l'exportation, c'est-à-dire, à certains égards, en faveur » de la consommation étrangère et de la maintenir, au détriment de la consommation intérieure. »

Bruxelles, le 25 Mai 1840.

Le Comte DE QUARRÉ,

E. BORLUUT,

BIOLLEY. *Rapporteur.*