

(N° 26.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 NOVEMBRE 1845.

Prorogation de la loi concernant la réduction des péages des canaux et des rivières.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

La loi du 30 juin 1842 porte :

« Le Gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et rivières, »
» perçus au profit de l'État :

» 1° Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays, qui sont exportées;

» 2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

» Les pouvoirs qui résultent de cette disposition cesseront au 31 décembre 1845, s'ils ne sont renouvelés avant cette époque, et, en cas de non- »
» renouvellement, les anciens tarifs reprendront leurs cours de plein droit, »
» à la même époque, quand même aucun terme n'aurait été indiqué dans les »
» mesures prises par le Gouvernement. »

« Mandons et ordonnons, etc. »

Une loi du 29 décembre 1845 a maintenu l'exécution de ces dispositions dans les termes suivants :

« La loi du 30 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 51) est prorogée jusqu'au »
» 31 décembre 1844. »

Un arrêté royal du même jour, *annexe* n° I, a maintenu, pour le même terme, les dispositions prises en vertu de la loi du 30 juin 1842.

Une autre loi du 31 décembre 1844 a de nouveau étendu jusqu'au 31 dé-

cembre prochain, l'application de la loi du 30 juin 1842, et un arrêté royal du même jour a déclaré en vigueur pour une durée égale, l'arrêté d'exécution du 29 décembre 1843.

Le projet de loi qui vous est présenté aujourd'hui, messieurs, a pour but de renouveler ces mesures pour une nouvelle période d'une année, jusqu'au 31 décembre 1846, inclusivement.

Les chambres de commerce des localités intéressées ont été consultées : leurs avis, que j'ai l'honneur de vous mettre sous les yeux, *annexes* nos II, III, IV, V, VI et VII, sont généralement favorables à ce projet.

La réduction des péages sur les rivières et canaux est très utile à l'industrie nationale : elle permet notamment à celle-ci de lutter avec plus de facilité au dehors du pays, contre la concurrence étrangère. C'est l'industrie charbonnière surtout qui y trouve un grand avantage : ses produits, pondéreux et d'une faible valeur relativement à leur poids, ont plus que d'autres besoin de moyens de transports économiques, notamment pour les exportations par mer et en Hollande, où elle rencontre la redoutable concurrence des charbons anglais. On se rappelle que c'est pour ces exportations seulement que l'industrie charbonnière jouit d'une remise de péages. Or, voici la progression qu'elles ont suivie depuis 1838 :

1838	8,000,000 kilogr.
1839	18,000,000 id.
1840	65,000,000 id.
1841	95,000,000 id.
1842	109,000,000 id.
1843	157,000,000 id.
1844	200,000,000 id.
1 ^{er} semestre de 1845	95,000,000 id. (*)

On le voit, le progrès est remarquable. On peut s'assurer (*annexe* n° VIII), par le relevé de l'exportation des autres produits auxquels l'arrêté royal du 29 décembre 1843 a appliqué des réductions de péage, qu'une marche ascendante se laisse également apercevoir dans le mouvement de cette exportation, et les avis des chambres de commerce confirment à cet égard l'heureuse influence des réductions de péage sur notre commerce d'exportation. D'un autre côté, si la mesure est profitable à l'industrie, elle n'est pas nuisible aux intérêts du trésor et cela se conçoit facilement : elle ne s'applique qu'à l'exportation. Or, comme sous son influence l'exportation s'est accrue, des transports

(*) Le chiffre 95,000,000 kilog. pour le 1^{er} semestre 1845 ne formant pas tout à fait la moitié du chiffre de l'année 1844, il en résulte en apparence une diminution d'exportation en 1845 ; mais il n'est pas permis de considérer ce fait comme réel, car c'est pendant les 3^e et 4^e trimestres de l'année, c'est-à-dire à l'approche de l'hiver, que les exportations ont lieu en plus grandes quantités.

multipliés ont dû largement compenser les réductions des péages. Voici, pour le charbon de terre, un aperçu qui ne laisse à cet égard aucun doute :

La réduction de 75 p. % du montant des péages, sur le charbon de terre exporté par mer en Hollande, date de juillet 1841.

Pour que cette réduction ait pu augmenter le produit des péages, il faut que l'exportation, à dater de 1841, se soit accrue de 75 p. %, comparativement aux années précédentes, c'est-à-dire, par exemple, aux années 1859 et 1840. Nous allons donner les chiffres des six dernières années :

Exportation par mer en Hollande.		Progression depuis 1841.	
1859, kilogr.	18 millions	} 85 millions.	
1840, id.	65 id.		
1841, id.	95 id.	} 204 id.	246 p. %.
1842, id.	109 id.		
1843, id.	157 id.	} 357 id.	450 p. %.
1844, id.	200 id.		

On voit par ce relevé que l'exportation de la houille s'est accrue, en 1841-1842, de 246 p. %, et, en 1843-1844, de 450 p. %, comparativement à la période de 1859-1840; d'où il est permis de conclure que la réduction des péages a été favorable au trésor.

Au surplus, ceci se confirme par la progression qu'a suivie la somme totale des péages perçue annuellement au profit de l'État, ainsi que l'indiquent les chiffres ci-après :

1838.	. . . . . fr.	845,557 45
1839.	. . . . .	1,486,830 84
1840.	. . . . .	2,121,354 05
1841.	. . . . .	2,502,644 28
1842.	. . . . .	2,591,771 56
1843.	. . . . .	2,577,764 58
1844.	. . . . .	2,797,534 80
9 premiers mois de 1845.	. . . . .	2,525,617 55

En résumé, sous le double rapport des intérêts de l'industrie et du trésor, il y a utilité marquée à proroger le terme de la loi, ainsi que le propose le projet de loi soumis à vos délibérations.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

A. DECHAMPS.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères,
des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Affaires Étrangères, des Finances et des
Travaux Publics, présenteront aux Chambres, en Notre nom,
le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 30 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 51) est prorogée
jusqu'au 31 décembre 1846, inclusivement.

Donné à Laeken, le 22 novembre 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Les Ministres des Affaires Étrangères, des Finances et des
Travaux Publics,*

A. DECHAMPS.

J. MALOU.

C. D'HÖFFSCHMIDT.

ANNEXES.

ANNEXE N° I.

Arrêté royal du 29 décembre 1845.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi de ce jour portant :

« *Article unique.* La loi du 30 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 51) est prorogée jusqu'au »
 » 31 décembre 1844. »

Revu ladite loi du 30 juin 1842, laquelle est ainsi conçue :

« *Article unique.* Le Gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et »
 » rivières, perçus au profit de l'État :

» 1° Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportées ;

» 2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

» Les pouvoirs qui résultent de cette disposition cesseront au 31 décembre 1845, s'ils »
 » ne sont renouvelés avant cette époque, et, en cas de non-renouvellement, les anciens tarifs »
 » reprendront leurs cours de plein droit, à la même époque, quand même aucun terme »
 » n'aurait été indiqué dans les mesures prises par le Gouvernement.

» Mandons et ordonnons, etc. »

Revu nos arrêtés des 30 juin et 5 décembre 1842, 26 mai et 21 juin 1843, lesquels ont, en vertu de la loi du 30 juin 1842, appliqué des réductions de péages, 1° de 75 p. %, aux charbons de terre exportés par mer ou en Hollande; 2° de 50 p. % à divers produits du sol et de l'industrie, exportés soit par mer, soit par toute autre voie sans distinction ;

Voulant proroger, pour un terme égal à celui de la prorogation de la loi du 30 juin 1842, les effets de ces arrêtés, et en étendre les dispositions aux matières premières exotiques nécessaires à l'industrie du pays ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances, des Travaux Publics et de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. A partir de l'époque où la loi de ce jour, concernant les péages, sera en vigueur et jusqu'au 31 décembre 1844 inclusivement, les péages des rivières et canaux, perçus au profit de l'État, seront réduits, savoir :

1° De 75 p. % sur les charbons de terre belges, exportés en Hollande ou par mer ;

2° De 50 p. % sur les produits ci-après du sol et de l'industrie du pays qui seront exportés :

Fontes de fer en gueuses ou en saumons ;

Fers en barres, en massiaux, verges ou carillons, rails, coussinets et généralement tous les gros ouvrages en fer forgé ou laminé et en fonte, pierres, marbres, chaux et ardoises ;

verreries et cristalleries de toute espèce, faïences et porcelaines et généralement les ouvrages de terre de toute espèce;

Papiers de toute espèce;

Machines et mécaniques de toute espèce;

Zinc et cuivre bruts, ouvrés ou laminés;

Sel et sucre raffinés;

Produits chimiques de toute espèce;

Cuir tannés ou autrement ouvrés;

Farines;

Tabacs;

Boissons distillées et bière en cercles ou en bouteilles;

Huiles de graines oléagineuses en cercles ou en futailles;

5° De 50 p. % sur les matières premières exotiques ci-après, importées dans le pays :

Laines en masse;

Cotons en laine;

Bois de teinture en bûches;

Teintures de toute espèce non préparées;

Tabacs en feuilles;

Sucres bruts, de canne. Le sucre autre que de canne est prohibé à l'entrée;

Chanvres;

Potasses et védrasses;

Sel brut;

Cuir et peaux non apprêtés;

Minerais de toute espèce.

ART. 2. Les formalités et conditions à remplir pour jouir de ces réductions seront réglées par dispositions ministérielles.

ART. 5. Nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 29 décembre 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

DECHAMPS.

AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE.

ANNEXE N° II.

Gand, le 27 septembre 1848.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères,

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 6 de ce mois, n° 3759, nous avons l'honneur de vous informer que les effets de la loi du 30 juin 1842 se sont fait peu sentir dans notre province. Cependant, la réduction des péages appliquée en exécution de cette loi, a produit quelque bien et pourra en produire davantage par la suite; nous pensons donc qu'il serait utile que cette mesure fût, de nouveau, prorogée et même indéfiniment, car il convient de rendre les charges sur la navigation aussi légères que possible.

La chambre de commerce et des fabriques,

Signé, VERHAEGHE DE NAEYER.

Le membre de la chambre f. f. de secrétaire,

Signé, GRENIER.

ANNEXE N° III.

Anvers, le 27 septembre 1846.

A Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 6 septembre (Indicateur *E*, n° 5759), vous nous demandez quels ont été, dans notre ressort, les effets des réductions de péages sur les canaux et rivières, appliquées en exécution de la loi du 30 juin 1842. Vous nous consultez en même temps sur la question de savoir s'il importe que cette mesure soit prorogée.

Les canaux qui, par leur communication avec l'Escaut, touchent à notre ressort, sont :

- 1° Celui de Mons par Pommerœil ;
- 2° De Furnes, Ostende, par Bruges, Gand ;
- 3° De Charleroy à Bruxelles et de là jusqu'à Thisselt et l'Escaut ;
- 4° De Louvain, par le Rupel et l'Escaut.

Ces canaux ne sont pas importants pour notre place, sous le rapport de l'exportation des produits belges, ni sous celui de l'importation des matières premières exotiques. Mons expédie ses charbons sur Gand, pour de là être transbordés pour la Hollande. Charleroy et ses environs se servent de Bruxelles dans le même but. Furnes, Ostende, Bruges sont encore moins importantes pour nous, et, quant à Louvain, il est assez rare que le canal par lequel cette ville communique avec notre fleuve, serve d'intermédiaire pour les importations et exportations d'articles repris dans l'arrêté du 29 décembre 1845.

C'est actuellement le chemin de fer qui forme notre principale voie de transport de et vers l'intérieur du pays ; pour la plupart des articles, cette voie offre des conditions plus avantageuses que celle des canaux. Ainsi, par exemple, pour les verreries on se sert généralement du chemin de fer qui accorde pour un chargement de waggon complet (4,500 kil.) une remise de 20 p. % en cas d'exportation. Le transport par canaux ne jouissant de la réduction des péages que pour des chargements complets, par exemple, 50 à 60 tonneaux, les bateliers chargent de préférence des charbons, qui ne leur manquent point.

Le transport des charbons de Charleroy pour Anvers coûte 7 fr. par 1,000 kilog., et, comme un bateau de 70 tonneaux de jauge obtient pour plein fret 400 fr., et ne charge pas plus de 50 tonneaux cristallerie et gobeletterie, le fret sur ces marchandises est, par tonneau fr. 13 55

Le remboursement de $\frac{1}{2}$ du péage sur le péage total de 160 fr., soit 80 fr., fait par tonneau 2 67

fr. 10 66

Par le chemin de fer le transport de 1,000 kil. verreries coûte fr. 11 00

2 p. % restitution 2 20

fr. 8 80

Soit différence en moins fr. 1 86

En ne comptant pas encore la plus grande célérité et le risque sur eau.

L'influence du remboursement sur les charbons est comme suit :

Fret	fr. 7 00
Remboursement des $\frac{3}{4}$	1 60
Soit	<u>1 20</u>
70 tonneaux, par tonneau	1 72
	<u>fr. 5 28</u>

On soutient sur notre place que les propriétaires des mines de charbon haussent leurs prix à l'intérieur de la Belgique pour pouvoir vendre d'autant plus bas au dehors. C'est ainsi que déjà, pour le mois de septembre, les prix ont subi une hausse de 10 p. % et qu'on en prédit une nouvelle de 10 p. % pour le mois d'octobre. Dans l'époque actuelle, cette élévation du prix des charbons, jointe à la cherté des subsistances de toute espèce, est bien fatale.

Nous ne pouvons, d'un autre côté, nous dissimuler que, plus tard, lorsque le chemin de fer entre Aix-la-Chapelle et Maestricht sera achevé, avec ses embranchements vers les districts houillers de Herkenrath, etc., etc., l'exportation de nos charbons en Hollande, qui y rencontre déjà la concurrence des charbons du Ruhr, aura à essayer une lutte nouvelle et formidable. Ainsi, malgré que les charbons renchérissent pour l'usage intérieur, le maintien des faveurs accordées aux bassins houillers de Mons, Charleroy, etc., ne ferait que du bien, et nous ne pouvons qu'approuver ce moyen d'aider au développement de la prospérité de nos provinces wallonnes.

Quant aux verreries et clouteries, nous ne pensons pas qu'elles profitent des réductions non plus que les matières premières exotiques, à l'importation. Mais comme ces dernières ne jouissent pas des faveurs sur le chemin de fer, il nous semble qu'il serait juste de leur appliquer le système de réduction que, depuis le 1^{er} septembre, on a introduit dans le tarif international. Cette réduction s'élève, pour bon nombre d'articles, de 2 fr. à fr. 6-20 par 1,000 kilog.

L'hiver qui est devant nous demande surtout que le transport par chemin de fer soit révisé, en vue de faciliter le travail national.

Par suite de ces considérations, et en recommandant les faveurs susmentionnées par le chemin de fer, nous proposons, Monsieur le Ministre, de proroger *pour un an*, la loi et les arrêtés concernant les réductions des péages.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Signé, FUCUS.

Le secrétaire,

Signé, PAUL DIERCASSENS.

ANNEXE N° IV.

Charleroy, le 30 septembre 1843.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Ainsi que nous en avons déjà témoigné le désir à plusieurs reprises, nous croyons qu'il y a lieu de proroger la loi du 30 juin 1842, qui a permis au Gouvernement de réduire les péages sur les canaux et rivières de l'État :

- 1° Sur les produits belges exportés ;
- 2° Sur les matières premières exotiques importées.

Mais pour que le bénéfice de cette mesure ne vienne plus à être entravé pour l'avenir, nous pensons qu'il conviendrait de rendre permanente cette disposition légale applicable tant à l'exportation des produits qu'à l'importation des matières premières désignés dans l'arrêté royal du 29 décembre 1843.

La prime accordée par le Gouvernement sur les transports, a produit jusqu'à ce jour les plus heureux résultats. Elle n'a pas peu contribué à donner à tous nos établissements industriels une plus grande activité et leur a ouvert de nouveaux débouchés sur les marchés étrangers, où il leur a été permis de soutenir avec avantage la concurrence. Nous pensons qu'en prorogeant pour un terme indéfini la loi du 30 juin 1842, les Chambres rendront au pays un service signalé. Si l'exportation de nos charbons et de nos verres à vitre a pris aujourd'hui une extension marquée, nous le devons à cette loi, que nous voudrions voir définitive, et nous croyons que dans l'intérêt du commerce il y a lieu de prendre cette demande en considération.

Nous n'entrerons pas dans tous les détails que comporte cette question. Déjà plusieurs fois nous les avons examinés et nous croyons devoir y renvoyer, pour satisfaire suffisamment au contenu de votre dépêche en date du 6 septembre 1843, E. n° 5759.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre très haute considération,

Le président,
Signé, JULES FRISOY.

Le secrétaire,
Signé, HABART.

Mons. le 5 octobre 1845.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 6 septembre dernier (Indicateur *E*, n^o 5759) vous nous demandez quels ont été, dans notre ressort, les effets des réductions de péages appliquées en exécution de la loi du 30 juin 1842. Nous allons, Monsieur le Ministre, satisfaire à cette demande autant que le permettent les renseignements que nous avons pu recueillir à ce sujet.

Une seule des industries qui s'exercent dans l'arrondissement de Mons, l'exploitation des houillères, a profité de cet avantage pour les charbons de terre exportés en Hollande.

Depuis la promulgation de la loi jusqu'au 31 août dernier, l'exportation a été de 131,276 tonneaux provenant du bassin du couchant de Mons, et de 203,961 tonneaux provenant du bassin du centre dont une petite partie seulement appartient à notre ressort.

La raison en est facile à saisir. La restitution des péages étant pour l'un et pour l'autre égale en qualité, et non égale en somme, il en résulte que les houilles du centre ont reçu une restitution de fr. 2-50 par tonneau et celles du couchant de Mons une restitution de fr. 0-86 seulement.

Plusieurs fois, Monsieur le Ministre, nous avons essayé de faire admettre par le Gouvernement le principe d'une réduction de péage égale pour tous les charbons de terre exportés de Belgique, quels que soient leur provenance et le montant des péages auxquels ils sont soumis sur les voies navigables qu'ils parcourent à l'intérieur du royaume ; mais toujours ce principe a été repoussé.

L'effet de la loi du 30 juin 1842 n'a donc pas été de rendre au couchant de Mons le débouché de la Hollande qu'il a perdu à la suite des événements de 1850, mais d'y faire seulement quelques placements peu considérables qui eussent été impossibles sans cette loi et qui n'ont été obtenus, d'ailleurs, qu'au prix de très grands sacrifices faits par les vendeurs.

Quoi qu'il en soit, Monsieur le Ministre, nous pensons qu'il est utile de proroger cette loi encore et de donner à sa prorogation, sinon un terme indéfini, du moins une durée assez longue.

On conçoit en effet, qu'aux approches de l'époque à laquelle la loi cesse d'être en vigueur, il s'opère un temps d'arrêt général dans les ventes. L'incertitude où se trouve le commerce sur la prolongation d'une faveur dont il ne jouit que momentanément, le détourne d'entamer des affaires nouvelles dont il ne peut prévoir les résultats.

Une des causes qui ont empêché le bénéfice de la loi d'être aussi profitable au bassin du couchant de Mons qu'aux autres bassins houillers du pays, est, sans contredit, la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité absolue, de remplir les formalités exigées par l'instruction du Département des Finances du 4 juillet 1842.

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, d'entrer, à cet égard, dans quelques explications.

L'article 1^{er} de cette instruction porte : « Les exploitants, expéditeurs et bateliers qui

» transporteront ces produits, feront mentionner la destination sur les quittances de
 » péages, avec indication du bureau des douanes par lequel la sortie devra avoir lieu.
 » Ils y feront indiquer, en outre, les lieux d'emmagasinage ou de transbordement
 » lorsque l'exportation ne sera pas opérée directement. »

Les expéditeurs chargent le batelier de faire la déclaration prescrite par cette disposition, mais ceux-ci n'y ayant aucun intérêt négligent presque toujours de la faire ou la font d'une manière inexacte. Il est à remarquer, du reste, que s'il est possible d'indiquer d'avance Gand, Termonde ou Anvers comme lieux de transbordement ou d'emmagasinage, et la Hollande comme lieu de destination, il ne l'est pas toujours de faire connaître dans quelle ville le chargement final doit s'opérer, ni par quel bureau la sortie aura lieu.

Les bateaux plats qui naviguent sur le canal de Mons ne vont guère que jusqu'à Gand, Termonde ou Anvers, et c'est dans l'une de ces trois villes que les charbons sont transbordés dans de petits bâtiments de mer qui, au gré de leurs patrons, quittent le pays en passant soit par Terneuze, soit par Lillo. La charge des premiers est ordinairement de 2,600 hectolitres et il faut, pour la transporter en Hollande, la répartir entre deux ou trois des autres. Or, il arrive rarement que ces derniers suivent la même route pour se rendre à destination.

Souvent des charbons expédiés d'abord pour la consommation intérieure, sont réexpédiés vers la Hollande, soit pour servir quelques demandes pressantes, soit pour satisfaire à des ordres imprévus. Alors bien que les charbons aient réellement été exportés, la déclaration prescrite n'ayant pu se faire au départ, il devient extrêmement difficile d'obtenir la restitution des trois quarts de péages qui ont été acquittés sans réserve et sans qu'une partie seulement en ait été versée à titre de consignation.

Dans des cas semblables, les receveurs se refusent à fournir les duplicata des quittances qu'ils ont délivrées aux bateliers pour des droits qui leur paraissent payés d'une manière définitive.

Nous savons, Monsieur le Ministre, qu'il serait possible de parer à ce dernier inconvénient, en déclarant comme devant être exportées toutes les houilles qui s'expédient vers Gand, Termonde ou Anvers, qu'elles doivent ou non servir à la consommation de ces localités ou à celle de la Hollande. Mais alors quelles complications d'écritures n'en résulterait-il pas pour les navires et quel embarras ne serait-ce pas pour eux que de conserver indéfiniment dans leurs caisses des fonds prétendument consignés et qui, sans ces déclarations éventuelles, auraient pu entrer immédiatement au trésor?

L'art. 4 de l'instruction ministérielle est ainsi conçu :

« L'acquit de sortie sera délivré sur le vu des quittances mentionnées à l'art. 1^{er}. »

Ces quittances sont, il est vrai, remises par les receveurs aux bateliers; mais fréquemment ceux-ci, après avoir achevé leur voyage, se dirigent vers la France, soit par la Lys, soit par l'Escaut, et ne rentrent que longtemps après dans les eaux du canal de Mons à Condé. Quelques-uns de ceux qui reviennent sur ce canal, refusent de se dessaisir des quittances qui leur servent à justifier qu'ils ont payé au passage des écluses, conformément au règlement, le droit à charge et le droit à vide en une seule fois.

L'expéditeur peut bien obtenir les duplicata des quittances que les bateliers ne lui rendent pas, mais il leur faut, à cette fin, faire de longues et de pénibles démarches et commencer par solliciter du Département des Finances une autorisation, pour chacun des receveurs qui les ont délivrées. Or, il y a huit bureaux de recette dans le trajet de Mons à la frontière, ce sont ceux de St-Ghislain, de Péruwelz, d'Antoing, de Tournay, d'Autryve, d'Audenaerde, de Gand et de Muyde. D'après ce simple exposé, vous pouvez apprécier, Monsieur le Ministre, par combien de difficultés la restitution est entravée.

L'art. 5 de l'instruction ministérielle prescrit que :

« Les receveurs des douanes indiqueront au dos des quittances de péage, la date et le
 » numéro de l'aquit de sortie, la quantité de marchandises qu'il mentionne, le nom du
 » navire et celui du capitaine, et que l'intéressé joindra ces quittances à sa demande en
 » remboursement, à l'appui de laquelle il remettra, en outre, un duplicata de l'aquit de
 » sortie dûment déclaré. »

Vous venez de voir, Monsieur le Ministre, que pour un bateau de 2,600 hectolitres, les exploitants de Mons doivent fournir huit quittances de péages; que ce bateau est souvent transbordé dans trois navires de mer; qu'il faut, par conséquent, dans ce cas, trois acquits de sortie, et qu'au dos de chacune des huit quittances, la mention détaillée de ces trois acquits de sortie doit être transcrite par le receveur des douanes.

Ici se présente un autre embarras. Il arrive, en effet, ou que les trois navires de mer n'ont pas pris la charge complète du bateau de Mons, ou que cette charge n'a pas suffi pour parfaire leur chargement.

Les agents de l'administration des douanes se plaignent alors du défaut de coïncidence qu'il y a entre les quantités portées sur les quittances de péages et celles indiquées par les acquits de sortie.

Enfin, l'art. 8 de l'instruction du 4 juillet 1842 exige que « les demandes en rembourse-
 » ment de péages consignés seront faites séparément pour chaque province, et qu'elles
 » seront adressées par les intéressés au directeur de l'enregistrement et des domaines des
 » provinces respectives, et qu'en conséquence les duplicata des acquits de cabotage ou de
 » sortie seront délivrés en autant de doubles qu'il y aura de provinces où les péages auront
 » été acquittés. »

Or, Monsieur le Ministre, les bureaux de St-Ghislain, de Péruwelz, d'Antoing et de Tournay sont situés dans le Hainaut; celui d'Autryve dans la Flandre occidentale, et ceux d'Audenaerde, de Gand et de Muyde dans la Flandre orientale.

A combien de formalités inutiles se trouvent ainsi assujettis les exploitants du couchant de Mons pour n'obtenir, en définitive, qu'une restitution de péage qui monte à peine à fr. 0-07 par hectolitre.

Ceux du bassin du Centre et de Charleroy n'ont à produire, pour obtenir une restitution plus forte, qu'une seule quittance de péage, et pour eux les formalités prescrites par l'instruction de M. le Ministre des Finances s'accomplissent d'autant plus aisément que les bateliers qui font le service du canal de Charleroy ne parcourent pas d'autre ligne navigable.

Ce n'est pas la première fois, Monsieur le Ministre, que nous réclamons la simplification des formalités qui gênent d'une manière si fâcheuse l'exportation des houilles de Mons en Hollande. Voici notamment ce que nous écrivions, à cet égard, à M. le Ministre de l'Intérieur, le 10 décembre 1843 :

« Si le Gouvernement veut réellement que la disposition qu'il a prise dans l'intérêt de
 » l'industrie porte ses fruits, il faut qu'il n'exige plus de déclarations préalables d'exporta-
 » tion; qu'il ordonne à ses agents de remettre aux intéressés les documents de l'exportation
 » immédiatement après la constatation de la quantité de houille indigène exportée; et qu'il
 » décide que le remboursement de trois quarts de tous les droits qui grèvent, au profit de
 » l'État, le transport par eau des charbons de terre, depuis leur point de départ jusqu'à la
 » frontière, soit opéré à la présentation de ces documents.

« On sait que par le roulage ou par le chemin de fer, le charbon de Mons ne peut être
 » rendu, soit à Gand, soit à Termonde, à des conditions aussi favorables qu'en suivant la
 » route navigable; on sait aussi que, pour être ensuite expédié en Hollande, c'est dans ces
 » deux villes qu'il se transborde avec le plus d'avantage; on sait enfin que les charbons du
 » Centre et de Charleroy ne s'exportent dans ce pays que par la voie de Bruxelles et
 » d'Anvers, également à cause des conditions de fret.

» Dès lors, Monsieur le Ministre, les agents de l'administration peuvent être bien
» persuadés que l'on n'enverra en Hollande des houilles de Mons que par Gand ou
» Termonde, et des houilles des deux autres bassins que par Bruxelles ou par Anvers.
» Cela posé, il serait bien facile, pour simplifier les formalités, de déclarer que les expor-
» tations des unes et des autres ne peuvent respectivement avoir lieu que des ports qui
» viennent d'être indiqués, et de décider en principe que toute exportation de houille faite
» par Gand et Termonde donne droit au remboursement de 75 p. % des péages acquittés
» depuis Mons jusqu'à l'une ou l'autre de ces deux villes ; des dispositions analogues seraient
» praticables, sans doute, pour les produits des autres bassins houillers du royaume.

» Nous ne concevons pas, Monsieur le Ministre, à quelle fraude ce système pourrait
» donner lieu ; on n'aurait aucun profit à exporter de Gand ou de Termonde des Houilles de
» Charleroy, en les faisant passer pour des houilles de Mons, car celles-ci ont droit à une
» restitution de péages moins élevée.

» On ne pourrait pas non plus faire passer à Bruxelles des houilles de Mons pour des
» charbons de Charleroy ou du Centre. En effet, la différence en plus, qui existe entre le
» fret de Mons à Bruxelles et le fret de Mons à Gand et Termonde, est plus forte que
» l'augmentation de remboursement qu'on obtiendrait par cette manœuvre frauduleuse.

» On ne peut craindre non plus que des charbons venant de l'étranger jouissent indû-
» ment de la faveur réservée aux houilles indigènes ; le transit de ce charbon est prohibé et
» leur admission en Belgique est frappée de droits trop élevés pour qu'ils puissent ainsi être
» envoyés en Hollande avec bénéfice.

» D'ailleurs, Monsieur le Ministre, toutes ces difficultés disparaîtraient entièrement si le
» Gouvernement voulait adopter le principe si juste, suivant nous, d'une restitution de
» droit, *égale en somme*, pour les houilles provenant de tous les bassins du royaume
» indistinctement, au lieu du principe d'une restitution *égale en quotité*. »

Le mode que nous indiquions à M. le Ministre de l'Intérieur, serait non-seulement
avantageux au commerce, dont nous sommes les organes, mais encore aux agents du
Gouvernement auxquels l'instruction du 4 juillet 1842 impose une besogne extraordinaire
fort considérable et pour laquelle ils ne sont pas rétribués.

Nous terminerons ce rapport par une dernière observation.

Quelques exploitants du couchant de Mons se plaignent de ce que le poids des quan-
tités de houille exportées par eux en Hollande n'est pas constaté à la sortie d'après le tonnage
des bâtiments à bord desquels elles sont chargées, mais à raison de 75 kilog. par hectolitre.
Cependant il est notoire que l'hectolitre de la qualité de charbon de terre qui s'expédie du
canal de Mons vers la Hollande, pèse de 80 à 82 kilog.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien prendre en sérieuse
considération les réclamations qui précèdent et que nous avons cru devoir vous soumettre
au nom de la principale industrie de notre ressort.

Nous vous prions d'agréer l'assurance de notre haute considération.

Le secrétaire,
Signé, F. CORBIÈRE.

Le président,
Signé, SAINTELETTE.

Bruxelles, le 18 octobre 1845.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 6 septembre dernier (Indicateur *E*, n^o 5759), vous nous faites l'honneur de nous demander « quels ont été, dans notre ressort, les effets des réductions de péages appliquées en exécution de la loi du 30 juin 1842, et s'il importe que cette mesure soit prorogée pour un nouveau terme (à désigner) ou indéfiniment. »

Avant de vous développer les résultats heureux produits par ces réductions de péages, permettez-nous de vous rappeler quelques passages du travail que nous avons eu l'honneur d'adresser, sur les mêmes questions, à M. le Ministre de l'Intérieur, le 29 août 1845.

Nous avons toujours pensé et nous pensons encore, Monsieur le Ministre, que la modicité des frais de transport est un élément d'autant plus précieux de la prospérité de l'industrie belge qu'il est l'un des seuls peut-être dont le Gouvernement soit entièrement maître de la faire jouir, dans les circonstances actuelles.

En effet, la plupart des marchés de l'extérieur sont fermés à la Belgique, les uns par les obstacles que nos voisins opposent à nos exportations, les autres parce que notre industrie, trop souvent comprimée par des événements politiques, ou trop resserrée dans les limites de notre débouché intérieur, n'a pu acquérir toute la force nécessaire pour entrer en lutte avec l'industrie étrangère qui, d'ailleurs, dans plusieurs contrées, n'a pas à supporter d'aussi fortes charges que la nôtre.

Tels sont les fabricants de la Suisse qui sont presque exempts d'impôts et obtiennent, comme ceux de diverses contrées de l'Allemagne, la main d'œuvre à très bon marché.

Tels sont encore les exploitants d'un grand nombre de charbonnages de l'Angleterre et notamment ceux des mines de Newcastle, qui n'ont à payer aucun droit de navigation pour amener leurs produits jusque dans les ports de Rotterdam, d'Anvers, du Havre, de Bordeaux et devant tout le littoral du continent.

Tels sont enfin d'autres producteurs qui obtiennent la restitution de certains impôts, lorsqu'ils effectuent des exportations.

Ces faits dont l'authenticité ne saurait être méconnue, expliquent pourquoi nos étoffes de laine et de coton ne peuvent s'écouler convenablement à côté de celles que la France et l'Angleterre déversent en si grande quantité au dehors de leurs frontières ; pourquoi enfin nos charbons de terre ne trouvent en France un débouché considérable qu'à la faveur d'une disposition qui les y admet de préférence à ceux provenant d'autres contrées.

Nous n'ignorons pas, Monsieur le Ministre, que les efforts du Gouvernement tendent à obtenir l'accroissement de nos débouchés par des traités de commerce avec les nations qui nous avoisinent, mais il ne dépend pas de lui d'obtenir le concours de ces nations, ni de fixer un terme aux négociations entamées ou à entamer.

Or, en attendant qu'il puisse atteindre le but qu'il se propose et tandis que la position critique de la plupart des branches de l'industrie de la Belgique a fait songer à fortifier nos lignes de douanes, à augmenter nos droits d'entrée, nous avons pensé, Monsieur le

Ministre, et nous sommes plus que jamais convaincus que la mesure dont l'adoption est la plus éminemment au pouvoir du Gouvernement, est l'allégement en général des charges qui pèsent sur la production dans l'intérieur du pays et particulièrement la continuation de l'abaissement des frais de transport dont elle était grevée.

Nous avons adopté cette opinion avec d'autant plus de confiance, dès 1842, qu'il n'était pas à craindre que la diminution des tarifs établis par le Gouvernement amenât une diminution proportionnelle dans les revenus du trésor. Nous pensions avec raison que les transports deviendraient plus nombreux, à mesure qu'ils seraient plus économiques, et que l'État trouverait dans l'augmentation de leur quantité, une large compensation du sacrifice qu'il ferait sur leur taux.

D'un autre côté, le développement des relations commerciales tendant à augmenter la population et la prospérité nationale, déterminera aussi l'accroissement de la perception des impôts.

Par l'application de ces principes aux questions sur lesquelles nous sommes consultés, notre tâche est devenue facile et nous avons dû reconnaître que, si le bon marché des transports est, en général, une condition essentielle de la production à bas prix, il est surtout nécessaire en Belgique, pour l'importation des matières premières, pour l'exportation des marchandises analogues à celles que l'industrie étrangère produit avec le plus d'avantage et pour le transit qui s'opère à des conditions extrêmement favorables dans des contrées voisines.

Tels étaient, Monsieur le Ministre, les principes que nous émettions en 1842, en 1845, et que nous professons d'autant plus fortement aujourd'hui que des faits accomplis depuis lors nous en ont démontré la justesse.

Nous allons avoir l'honneur de vous exposer ces faits en répondant aux questions que vous nous avez posées.

Nous vous ferons remarquer d'abord que l'influence de la réduction des péages opérée par la loi du 30 juin 1842 et le bas prix du transport de nos fontes par le chemin de fer, ont particulièrement exercé leur salutaire influence sur deux des principaux produits de notre sol, le fer et le charbon.

Depuis la publication de cette loi, les exploitants du bassin de Mons, de Mariemont et de Charleroy sont parvenus à reconquérir en grande partie le débouché de la Hollande qu'ils avaient entièrement perdu, par suite des conditions défavorables dans lesquelles nos charbonnages se trouvaient placés, comparativement à ceux de l'Angleterre.

C'est là, Monsieur le Ministre, une grande conquête qui, à elle seule, justifie l'impérieuse nécessité de maintenir les sages dispositions de la loi qui nous occupe.

Si son adoption a favorablement agi sur les exploitations charbonnières d'un côté, la modicité du transport de nos fontes par le chemin de fer a, de l'autre, exercé une influence salutaire sur la forgerie, en lui permettant d'entrevoir un nouvel et meilleur avenir.

Prévoyant en effet qu'à la faveur de l'abaissement des frais de transport les fontes belges pourraient arriver au moins dans les départements du nord de la France, plusieurs industriels belges ont fait établir des laminoirs aux environs de Maubeuge et de Valenciennes.

Vous n'ignorez pas, Monsieur le Ministre, que les fontes étrangères sont nécessaires à la forgerie de ces contrées, puisque celle-ci a demandé la suppression des droits de transit établis en Belgique sur les fontes anglaises; d'où résulte que nous avons la certitude de lui fournir les nôtres, si le Gouvernement nous en donne le moyen.

A cette fin, il faudrait non seulement maintenir les réductions déjà concédées, mais en accorder de nouvelles et surtout étendre le système si sage, dans lequel le Gouvernement est entré en 1842, en l'appliquant au tarif des chemins de fer de l'État, pour le transport de ceux de nos produits que la concurrence étrangère nous empêche d'exporter.

Nous n'entrerons dans aucun développement sur les résultats que la loi du 30 juin 1842 peut avoir amenés pour les autres produits fabriqués, parce que nous tenons à nous appuyer sur des faits et que nous n'en avons pu recueillir de positifs qu'en ce qui touche le fer et le charbon.

Si nous considérons maintenant les effets de cette loi sous le rapport des revenus du trésor et en ne prenant qu'un exemple entre beaucoup d'autres, vous serez convaincu, Monsieur le Ministre, que le produit du canal de Charleroy est aujourd'hui plus élevé qu'il ne l'était avant la réduction des péages.

Ce qui précède vous aura déjà fait comprendre qu'il faut non proroger la loi du 30 juin 1842, mais la rendre permanente et l'étendre en raison des besoins de nos différentes industries, tant pour favoriser l'exportation de leurs produits et l'importation des matières premières exotiques qu'elles mettent en usage, que relativement à la consommation du charbon dans l'intérieur même du pays.

C'est sous ce dernier rapport qu'il nous reste, avant de terminer, à vous développer notre pensée.

Dans la position actuelle des choses un fait domine tous les autres ; c'est que le charbon belge ne coûte pas plus cher à Rotterdam qu'à Bruxelles, non compris les droits d'octroi, et cela parce que la restitution accordée sur les charbons destinés à l'exportation équivaut, à peu de choses près, au fret que le commerce paye pour leur transport jusqu'à la première de ces villes.

Nous ne blâmons bien certainement pas cette disposition qui favorise l'exportation de nos houilles, mais on conviendra qu'il y a ici une anomalie flagrante dont la principale cause se trouve dans la non-réduction des péages pour la capitale, aggravée encore par l'excessive élévation de ses droits d'octroi.

Cet état de choses a été jusqu'ici un obstacle insurmontable à l'érection de plusieurs établissements industriels qui, nous en avons la plus intime conviction, n'eussent pas manqué de s'établir dans nos environs, si nous pouvions obtenir le charbon à peu près au même prix qu'à Charleroy.

C'est donc la cherté de cette matière première qui a arrêté jusqu'ici le mouvement industriel qui se manifestait autour de nous, et qui est, en outre, la cause que bon nombre de fabriques existantes n'ont pu faire concurrence à l'étranger, ni augmenter de beaucoup nos exportations.

Il est inutile, pensons-nous, Monsieur le Ministre, de faire ressortir ici tous les avantages qui résulteraient du développement des industries, que le prix trop élevé du charbon arrête ; vous les connaissez aussi bien que nous, et il suffira de vous dire que le travail que des établissements nouveaux procureraient à la classe laborieuse, justifierait à lui seul la mesure que nous provoquons.

En vain nous objecterait-on qu'une réduction des péages, sur le canal de Charleroy, pour les charbons destinés à la consommation intérieure, occasionnerait au Gouvernement une diminution de revenus.

L'expérience du passé est là pour prouver que cette objection ne peut être sérieuse ; le mouvement extraordinaire que nous avons prévu en 1842 et 1845, suite de la loi du 30 juin, s'est complètement réalisé quant à nos exportations de charbons vers la Hollande, et nous avons la conviction que si le Gouvernement adoptait la proposition que nous lui soumettons, la navigation du canal de Charleroy s'accroîtrait au point de rendre indispensable un service d'écluses pendant la nuit.

Et si quelques esprits étroits s'effrayaient de l'établissement de ce service, nous répondrions que la faible dépense de quelques éclusiers de plus serait fort insignifiante en comparaison des avantages pécuniaires que ce surcroît de mouvement assurerait au Gouvernement.

Mais admettons, dans une hypothèse toute gratuite, que les revenus du trésor subissent une légère diminution par l'effet de la réduction ; il n'y aurait là aucun mal, car l'abaissement des péages tournerait à l'avantage du pays en général, et les pertes que le trésor essuierait éventuellement de ce chef seraient largement compensées par un accroissement de mouvement commercial qui aurait pour résultat immédiat une augmentation du revenu des impôts indirects.

Toutefois il n'y aurait pas de mesure plus mal entendue que celle de comprimer l'essor de l'industrie dans le but de voir augmenter les produits d'un canal qui sont déjà élevés outre mesure.

Les Gouvernements ne doivent jamais calculer comme l'homme privé : celui-ci n'a que son intérêt personnel pour guide, alors que ceux-là ne peuvent puiser leurs forces que dans la prospérité générale.

Nous insistons donc fortement sur la proposition que nous venons d'avoir l'honneur de vous faire.

En résumé, nous croyons, Monsieur le Ministre, avoir clairement démontré les salutaires effets de la loi du 30 juin 1842 ; l'indispensable nécessité de la rendre permanente, eu égard à la position particulière de l'industrie du pays et nous exprimons enfin ; le vœu d'en voir étendre les sages dispositions à tous les produits destinés à la consommation intérieure.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'hommage de notre haute considération.

Pour le président, absent : *Le vice-président,*

Signé, RITTWEGER.

Le secrétaire,

Signé, LAJQUET.

Liège, le 10 novembre 1843.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous faire connaître, en réponse à vos dépêches des 6 septembre dernier et 9 novembre courant, concernant la loi des péages du 30 juin 1842, que, d'après toutes les informations prises près des personnes qui jouissent du bénéfice de cette loi, elle a puissamment favorisé l'exportation des charbons en Hollande, et qu'il est fortement à désirer qu'elle soit, de nouveau, prorogée pour le plus long terme possible.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, de bien vouloir prendre en considération le vœu que nous venons d'exprimer.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de la considération la plus distinguée.

Le président,

Signé, J.-J. ORBAN.

Par la Chambre : *Le secrétaire,*

Signé, GILMAN.

ANNEXE N° VIII.

Produits belges sur lesquels à leur exportation, les péages des rivières et canaux, perçus au profit de l'État, sont réduits de 50 p. %.

(Arrêtés royaux des 30 juin 1842, 21 juin et 29 décembre 1845.)

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	EXPORTATIONS TOTALES.			EXPORTATIONS PAR MER, RIVIÈRES ET CANAUX DE L'ÉTAT							
		Moyenne des exportations des années 1838 à 1842	EN 1843.	EN 1844.	EN 1843.	EN 1844.	EN 1845 (1 ^{er} semestre)					
Bières.....	Hectolit.	1,559	1,177	1,375	241	357	177					
Boissons distillées de grains...	Id	1,231	1,218	2,042	1,168	1,983	2,529					
Chaux.....	Tonnes.	48,663	53,878	52,220	32,965	33,029	18,622					
Fer,	Kilogr.	12,330,954	45,407,950	35,145,124	20,757,191	22,683,636	10,150,248					
								Fonte en gueuse et fonte épurée.....				
	Id.	4,201,886	4,467,419	4,574,502	4,267,834	4,543,204	3,899,039					
Ouvrages de terre,	Francs.	59,029	79,917	70,013	44,351	37,930	15,866					
								Poterie commune, faïen- ces et porcelaines....				
	Pièces.	4,414,877	5,232,294	5,716,932	4,379,934	4,615,311	3,433,505					
Papier de toute espèce.....	Francs.	313,344	362,192	468,934	263,336	336,886	292,388					
Pierres	Id.	743,192	967,818	989,250	639,498	643,352	425,129					
								durs non cuites, y com- pris le marbre poli et sculpté.....				
	Id.	51,549	97,061	180,350	97,061	180,350	78,465					
	—	Francs 5,021,467	Kilog 5,397,974	6,508,253	5,293,365	6,413,962	5,113,431					
Verreries,	Glaces à miroirs.....							Francs 151,526	218,045	67,466	130,200	94,797
	Cristallerie et verre à vi- tres.....							—	—	—	—	—
	—	Francs 1,644	4,771	542	3,625	2,124						
Zinc	Kilogr.	2,876,987	4,132,751	3,665,375	4,128,374	3,665,363	2,694,910					
	Id	736,242	849,704	1,207,689	840,836	1,195,142	835,714					