

(1)

(N^o 225.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1855-1856.

PÉAGES SUR LE CANAL DE CHARLEROI.

(Pétitions des sieurs Warocqué, Dequant, Desmedt, d'habitants et d'industriels de Boom, Tamise, Saint-Nicolas, Lokeren, Louvain, Wetteren, Bruxelles, Lembeq, Hal, Ruysbroeck, Leeuw-Saint-Pierre, Tubise, Anvers et du conseil communal de Molenbeek-Saint-Jean, dont l'analyse a été présentée dans les séances du 19 décembre 1855, du 1^{er}, du 8, du 9, du 13, du 19 et du 20 février 1856.)

EXPLICATIONS DU GOUVERNEMENT.

A M. le Président de la Chambre des Représentants.

Bruxelles, le 22 avril 1856.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Nous avons l'honneur de vous renvoyer les pétitions, n^{os} 10014, 10173, 10207, 10214, 10252, 10276, 10283/10173a, qui nous ont été communiquées avec demande d'explications, par décision de la Chambre des Représentants du 22 février 1856.

Ces pétitions sont émanées de MM. Warocqué, Dequant et autres exploitants des charbonnages du Centre, du conseil communal de Molenbeek-Saint-Jean, de négociants, d'industriels et d'habitants de Boom, Zèle, Tamise, Saint-Nicolas, Lokeren, Louvain, Wetteren, Bruxelles, Lembeq, Ruysbroeck, Leeuw-Saint-Pierre et Tubise. Elles ont pour objet d'obtenir que le tarif des droits de navigation du canal de Charleroi à Bruxelles soit modifié de manière à ce que les bateaux chargés de charbons du bassin du Centre, qui entrent dans ce canal à Senefte, ne payent plus le même droit que les bateaux qui parcourent tout le canal en venant de Charleroi.

A l'appui de cette demande les pétitionnaires font valoir :

« Que, pour les routes pavées, pour les chemins de fer et pour toutes les communications, à l'exception du canal de Charleroi, les péages sont établis à raison de la distance parcourue ; que vouloir le contraire, c'est imposer au consommateur la rémunération d'un service qui ne lui est pas rendu, c'est consacrer une injustice criante ;

» Que cette injustice a pour conséquence, dans l'espèce, de faire payer aux consommateurs de Hal, de Bruxelles, de Vilvorde et d'Anvers qui s'approvisionnent au Centre, une surtaxe de 80 centimes, puisque le droit de navigation pour tout le développement du canal, qui est de quinze lieues, n'est que de 2 francs, et que les bateaux chargés de charbons du Centre ne parcourent que neuf lieues ; que le combustible subit de ce chef un renchérissement considérable, le fret du Centre à Bruxelles et à Anvers étant toujours plus élevé que de Charleroi, quoique le contraire semble devoir résulter de la position respective de ces deux bassins ;

» Que cet état de choses a pour conséquence que les consommateurs ne sont pas libres de s'approvisionner à conditions égales dans tous les bassins houillers, puisqu'ils ne peuvent consommer les produits du Centre, sans s'imposer un droit supplémentaire de 80 centimes pour une distance non parcourue.

» Que la concurrence du bassin du Centre ainsi entravée par des moyens artificiels, ne se fait pas sentir aussi vivement qu'il serait possible, dans tous les lieux où il expédie ses produits ;

» Que toutes ces considérations peuvent être ramenées à une seule qui est en définitive l'intérêt du consommateur qui souffre de la tarification en vigueur, qu'elle soit envisagée au point de vue de l'influence qu'elle exerce sur les frais de transport et par conséquent sur le prix de vente, ou qu'on la considère uniquement sous le rapport de la justice distributive, de l'égalité devant la loi et de l'intérêt public ;

» Qu'au moment même où il est si désirable que les objets de première nécessité soient dégrevés de toutes les charges qu'il est au pouvoir du Gouvernement de faire disparaître, il y aurait contradiction et injustice à maintenir une surtaxe que rien ne justifie. »

Ces considérations, Monsieur le Président, sont certainement de nature à faire impression sur tous ceux qui n'ont pas été à même de faire une étude spéciale de la question, et nous ne nous étonnons pas que la Chambre s'en soit émue et ait demandé des explications à ce sujet ; mais nous avons la confiance qu'il nous suffira d'exposer clairement et succinctement les faits et les circonstances qui ont fait adopter le système de l'uniformité des droits, en ce qui concerne les charbons des bassins de Charleroi et du Centre, pour démontrer que ce système est justifié par des causes particulières qui se rattachent à l'origine même de cette voie de transport due à une entreprise particulière.

L'idée de l'établissement du canal de Charleroi à Bruxelles, a été conçue il y a près de trois siècles, en vue de relier l'Escaut à la Sambre et de faciliter le transport vers Bruxelles, Malines, Louvain et Anvers, des charbons qui s'extrayaient déjà alors à Charleroi et à Jumet. Lorsque le projet de ce canal fut mis sérieusement à l'étude, en 1825, la direction par Nivelles, indiquée par des études faites précédemment, parut trop excentrique : on voulut atteindre également le district charbonnier du Centre ; mais par les voies de communication existantes alors, ce district et celui de Charleroi se trouvaient à peu près à égale distance de Bruxelles, et pour ne pas méconnaître la pensée première de l'établissement de cette voie navigable, en la rendant inutile et même funeste au bassin de Charleroi, il fallait trouver un moyen d'en doter les charbonnages du Centre, sans

confisquer à leur profit les marchés dont les charbonnages de Charleroi étaient en possession.

C'est dans ce but qu'il fut décidé que le tarif des droits de navigation serait établi de telle sorte que tous les charbons embarqués au canal depuis la Sambre jusqu'à Arquennes, et destinés à Bruxelles, payeraient fl. 1-36 (fr. 2-88) par tonneau à charge et fl. 0-36 (fr. 0-76) par tonneau à vide, soit pour le tout 3-64. Ainsi le droit devait être le même pour les transports venant de la Sambre et traversant tout le canal, et pour ceux venant des houillères du Centre et s'embarquant à Senefte pour Bruxelles, quoique ces derniers ne dussent parcourir que les 8/15 de la voie navigable.

Cette mesure était motivée, en outre, sur ce que les eaux d'alimentation se cherchant sur le versant de la Sambre, presque tous les ouvrages du canal, notamment la grande tranchée de Luttre et le souterrain de Godarville destinés à amener ces eaux sur le versant de la Senne, devaient être considérés comme étant communs ou nécessaires aux transports des deux districts charbonniers de Charleroi et du Centre.

On prit aussi en considération cette circonstance que la plus grande partie des transports venant de Charleroi consisteraient en charbons maigres de-bas prix, ne pouvant supporter un péage élevé.

En présence de ces motifs, le Gouvernement des Pays-Bas crut faire chose sage et juste, en disposant : « Non pas que les bateaux servant au transport des charbons du Centre seraient surtaxés, mais que ceux de Charleroi ne payeraient pas plus que les premiers. »

Cette disposition a été insérée dans le cahier des charges de la concession et elle a été adoptée avec reconnaissance par les industriels du bassin du Centre, comme condition essentielle de l'existence d'une voie importante de navigation sur laquelle ils fondaient des espérances de prospérité qui, on ne peut le méconnaître, se sont largement réalisées.

Depuis lors, le même bassin a profité des changements de tarif par lesquels le droit a été successivement abaissé au taux actuel de 2 francs. Pour en arriver là, le Gouvernement a dû racheter la concession, mais cette opération n'a donné aucun droit aux industriels intéressés et aux consommateurs à exiger de l'État un nouveau sacrifice qui aurait pour effet de détruire une condition sans laquelle le canal n'aurait sans doute pas été construit, au moins dans la direction du district charbonnier du Centre.

On n'aurait pu certainement obtenir un semblable sacrifice des concessionnaires; le Gouvernement, d'un autre côté, a à défendre non-seulement l'intérêt du Trésor, mais encore les intérêts considérables engagés dans l'industrie houillère du bassin de Charleroi, sous la foi du système contre lequel les pétitionnaires réclament aujourd'hui.

On comprendrait ces réclamations de la part des industriels du Centre, on comprendrait qu'ils ont oublié la condition qui leur a valu la jouissance de la plus importante de nos voies navigables, s'ils avaient à souffrir, soit de l'avilissement de leurs produits, soit du manque de débouchés, par suite de la concurrence du bassin de Charleroi; mais il n'en est certainement pas ainsi, puisque, en 1855, ils ont expédié, par le canal, 492,163 tonneaux de charbons, tandis que les

houilles venant de Charleroi, n'ont atteint que le chiffre de 177,613. Faire droit à leur demande ne serait-ce pas leur donner le monopole des marchés qu'ils alimentent en concurrence avec les exploitants de Charleroi ?

Quant aux négociants et aux particuliers dont les demandes sont venues se grouper autour de la pétition mère émanée des exploitants directement intéressés dans la question, ils n'ont sans doute pas bien réfléchi aux conséquences de la mesure qu'ils réclament; ils n'ont pas compris que, si le moyen par lequel on a maintenu l'équilibre entre les bassins de Charleroy et du Centre était abandonné, il n'en résulterait pas nécessairement une réduction équivalente dans le prix du charbon et que l'abaissement de ce prix n'aurait lieu que pour autant que la concurrence vint le provoquer. Les espérances de cette catégorie de réclamants sont fondées sur la supposition erronée que la rémunération ou les bénéfices de l'exploitant sont immuables, sans égard à cette loi incontestée en économie politique que l'offre et la demande règlent le prix des choses.

La question que soulèvent les pétitionnaires, Monsieur le Président, a été agitée dans la discussion qui a eu lieu dans la séance de la Chambre des Représentants du 23 décembre 1847, sur le budget des voies et moyens de l'exercice 1848, et elle a été traitée par l'honorable M. Dolez dans un discours remarquable dont nous vous demandons la permission de citer le passage suivant :

« Quand le Gouvernement décréta la création du canal de Charleroi, il ne voulut pas que les charbonnages du Centre pussent jouir sur ceux de Charleroi de la situation que leur position topographique allait leur donner par suite de la création de ce canal.

» Il inséra dans l'acte de concession, comme condition essentielle, que les charbons du Centre, quoique ne parcourant que la moitié de la longueur du canal, payeraient la totalité des droits comme les charbons de Charleroi qui le parcourent tout entier.

» Pourquoi cela ? Pour ne pas anéantir les charbonnages de Charleroi qui n'auraient plus pu soutenir la concurrence avec ceux du Centre, sur les marchés en possession desquels ils étaient.

» C'est dans l'acte même qui a créé le canal que se trouve cette pensée équitable et véritablement paternelle, cette pensée conservatrice des positions acquises. »

Ces observations ont été admises sans contradiction, et nous aurions pu clore, par la citation que nous venons d'en faire, les explications qui nous sont demandées si, dans le rapport présenté sur les pétitions dont il s'agit, dans la séance du 22 février dernier, l'honorable M. Vander Donckt n'avait appelé l'attention de la Chambre sur la perte considérable qui résulterait pour le Trésor du paiement des droits par distance parcourue et sur le point de savoir si, afin d'éviter cette perte, pour le cas où il faudrait toucher aux péages et redresser le prétendu grief dont se plaignent les pétitionnaires, il n'y aurait pas lieu de maintenir en principe le péage de 2 francs pour tous ceux qui empruntent le canal à Senefte et de l'augmenter pour le parcours depuis Charleroi jusqu'à Senefte, de telle sorte que tout le monde serait mis sur le même pied et qu'au lieu de 2 francs on payerait à peu près 3 francs de Charleroi à Bruxelles.

En prenant pour base les produits de l'année 1855, nous avons calculé que si

les houilles embarquées à Seneffe n'avaient payé, d'après les distances parcourues, que fr. 1-02 au lieu de 2 francs, comme le demandent les pétitionnaires, les recettes qui se sont élevées à 1,322,625 francs n'auraient été que de 928,895 francs, et qu'il en serait, par conséquent, résulté pour le Trésor, une perte de 393,730 francs. Si tel n'est pas le résultat de la mesure réclamée, c'est-à-dire si le produit se soutient ou diminue dans une moindre proportion, tout porte à croire que ce ne sera qu'au détriment des revenus du chemin de fer de l'État.

Pourrait-on éviter cette perte en recourant au moyen suggéré par l'honorable M. Vander Donckt, qui du reste ne satisferait personne, pas même les pétitionnaires ? Cela est douteux, car les produits d'un canal ne s'accroissent pas nécessairement par l'augmentation du taux des péages et le contraire a lieu si le droit excède une juste limite, parce qu'alors la navigation se trouve entravée et le commerce doit chercher d'autres débouchés ou d'autres voies de transport. Il ne peut d'ailleurs, à notre avis, être question d'aggraver sous aucun rapport les charges qui pèsent sur l'industrie.

L'honorable M. Dechamps a dit à ce sujet, dans la séance du 22 février : « Si l'on élevait les péages du canal de Charleroi contre l'exagération et l'exorbitance desquels je me suis tant de fois élevé, ce ne serait pas au profit du Trésor, mais au profit des chemins de fer concédés que cette élévation aurait lieu. Le chemin de fer de Louvain à la Sambre, pour ne citer que celui-là, aurait bientôt le monopole des transports vers Bruxelles, vers Anvers et vers les Flandres. Le Gouvernement sera bien forcé, quoi qu'on fasse, à réduire proportionnellement ces péages, s'il veut que la voie du canal de Charleroi ne soit pas abandonnée. »

Cette observation, à part la critique qu'elle contient du tarif actuel, est parfaitement fondée, quant à l'augmentation de droits suggérée. Faudra-t-il, ainsi que le prétend M. Dechamps, dans l'intérêt bien entendu du Trésor, faire subir de nouvelles réductions au tarif actuel, à cause des nouvelles voies de communication ouvertes au bassin de Charleroi ? C'est une question dont l'expérience amènera la solution. Mais à coup sûr, augmenter maintenant les droits pour les transports venant de la Sambre, ce serait manquer le but qu'on voudrait atteindre, ce serait compromettre les produits que ces transports donnent au Trésor.

Revenant maintenant, Monsieur le Président, à la question que les pétitionnaires veulent faire résoudre par la Chambre, qu'il nous soit permis de signaler le danger qu'il y aurait à la trancher, en portant incidemment atteinte au système d'équilibre entre les divers centres industriels du pays.

Quelles que soient les critiques dont ce système a été l'objet, on ne peut l'accuser d'avoir empêché le commerce et l'industrie d'atteindre à un haut degré de prospérité.

Les considérations qui précèdent, fondées sur l'intérêt du Trésor et sur le maintien de l'équilibre entre les divers centres industriels, nous portent à croire qu'il n'y a pas lieu de modifier, quant à présent, l'état actuel des choses.

Chacun sait d'ailleurs que l'anomalie apparente qui est signalée n'est pas la seule qui existe dans nos tarifs des péages. Celle-ci frappe les esprits lorsqu'on ne remonte pas à son origine, par la raison qu'elle se produit sur un même canal ; mais il en est d'autres, bien plus sensibles, qui existent entre les différentes voies de navigation du pays et pour lesquelles on trouverait peut-être difficilement une justi-

fication aussi plausible que celle que nous avons indiquée en ce qui concerne le canal de Charleroi.

Quoi qu'il en soit, Monsieur le Président, la question des péages en général mérite toute l'attention du Gouvernement. Le jour n'est pas éloigné où le réseau de nos grandes voies de communication navigables et autres se trouvant complété, on pourra s'occuper utilement d'un travail d'ensemble sur les droits de navigation. Alors, le Gouvernement, après avoir recueilli tous les renseignements nécessaires, après avoir étudié avec maturité toutes les questions délicates et importantes qui se rattachent à cette matière, s'empressera d'appeler la Législature à se prononcer en toute connaissance de cause.

Agréez, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

