Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 MAI 1869.

RACHAT DES EMBRANCHEMENTS DU CANAL DE CHARLEROI (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. JOURET.

MESSIEURS,

Le projet de loi présenté à la Chambre par MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics dans la séance du 4 de ce mois, et proposant l'approbation de la convention conclue le 11 décembre 1868, entre le Gouvernement et la société concessionnaire des embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles, convention qui a pour objet la rétrocession à l'État de ces voies navigables et des voies ferrées qui en dépendent, a été adopté par toutes les sections de la Chambre ainsi que par la section centrale.

Cette unanimité d'adhésion ne doit pas étonner.

La Chambre n'a pas perdu le souvenir des vives réclamations qui depuis longtemps lui arrivaient incessamment, non-seulement du centre producteur intéressé, mais encore de la capitale, des deux Flandres et d'Anvers. La présentation de ce projet ne pouvait donc être accueillie qu'avec satisfaction, et l'*Exposé des motifs* du Gouvernement, clair et complet, devait nécessairement donner matière à peu d'observations.

En effet, une seule observation fut faite dans la 5^{me} section, et elle tendait à rechercher les causes qui ont produit l'abaissement des recettes du canal.

En section centrale, un membre a demandé si le bénéfice que fera éventuellement la caisse des dépôts et consignations en payant le prix du rachat et en recevant des obligations de la dette 4 1/2 p. % au pair, qu'elle pourra peut-être émettre au-dessus du pair, sera porté en recettes dans le Budget?

(1) Projet de loi, n^o 119.

(2) La section centrale, présidée par M. MOREAU, était composée de MM. T'SERSTEVENS, DE WANDRE, LE HARDY DE BEAULIEU, JOURET, MULLER et ANSLAU.

La section centrale ayant décidé que cette question ainsi que celle qui suit seraient soumises au Gouvernement, celui-ci fit à cette première question la réponse suivante :

« La caisse des dépôts et consignations prendra les obligations de la dette »
 » 4 1/2 p. % au pair, et les conservera en portefeuille. On ne peut pas prévoir »
 » si ces titres lui procureront ultérieurement un bénéfice. Tout dépend des »
 » circonstances, notamment de la cote des fonds au moment où la caisse »
 » devra les réaliser, soit pour pourvoir aux besoins de son propre service, »
 » soit pour faciliter une émission de bons du Trésor, ou toute autre opération »
 » de Trésorerie.

» Ce ne serait d'ailleurs que dans le cas d'une liquidation de cette caisse »
 » qu'il y aurait à se préoccuper de la question des bénéfices résultant de ses »
 » achats et de ses ventes. S'il y avait bénéfice, le Trésor en profiterait, tandis »
 » que s'il y avait perte, ce serait lui qui la supporterait.

» Il n'y a donc pas lieu de prévoir une recette quelconque dans le Budget »
 » des Voies et Moyens, du chef de la cession d'un capital de 2,450,000 francs »
 » à la caisse des dépôts et consignations.

» Le Trésor, ainsi qu'on l'a fait remarquer en section centrale, profite de »
 » toutes les opérations qui sont avantageuses pour la caisse des dépôts et »
 » consignations : leurs intérêts se confondent. Ainsi, il reçoit annuellement »
 » des revenus d'autant plus élevés que les valeurs qui les produisent ont »
 » coûté moins cher à la caisse des dépôts et consignations. »

La seconde question adressée au Gouvernement à la demande du rapporteur de la 5^{me} section était conçue en ces termes : « Quelles sont les causes auxquelles le Gouvernement attribue la diminution du produit net des canaux qu'on se propose de racheter ? »

Le Gouvernement a répondu :

« La diminution signalée par la 5^{me} section dans le produit net des embran- »
 » chements du canal de Charleroi, doit être attribuée à la concurrence des »
 » chemins de fer et aux réductions des tarifs de ces voies de communi- »
 » cation. »

Nous pensons, et cette observation a été faite par plusieurs membres de la section centrale, que la diminution des produits doit être attribuée à une seconde cause, accidentelle celle-là, la crise industrielle et commerciale dont le pays n'a pas jusqu'ici cessé de souffrir.

Quant à cette dernière cause, on comprend sans peine qu'elle devait d'autant plus exercer son influence sur la navigation, que celle-ci sert aux grands approvisionnements que la prudence du commerce et de l'industrie a soin de restreindre dans les moments de crise, en se limitant aux besoins de chaque jour, auxquels satisfont facilement les expéditions par chemin de fer.

Toutefois, la décroissance signalée par le tableau joint à l'exposé des motifs, non-seulement s'est arrêtée, mais a fait place à une amélioration marquée. C'est ainsi que, tandis que l'exercice du 1^{er} septembre 1866 au 31 août

1867, qui a servi de base aux calculs du Gouvernement dans la négociation qui a amené la convention du 11 décembre 1868, que le présent projet de loi a pour but de ratifier, n'a donné qu'un total de péage de fr. 150,989 25^{cs}, celui du 1^{er} septembre 1867 au 31 août 1868 a donné un total de 151,905 francs 70^{cs}, ce qui donne un accroissement de fr. 914 45^{cs}.

Depuis, il est utile de le rappeler, cette amélioration ne s'est pas arrêtée. Ainsi, tandis que les mois de septembre 1866 à février 1867 n'avaient produit que fr. 70,704 37^{cs}, la même période, c'est-à-dire, du 1^{er} septembre 1868 au 28 février 1869, formant le dernier semestre clos, a donné une somme de fr. 100,215 11^{cs}, c'est-à-dire un accroissement de fr. 29,510 74^{cs}.

Ce simple rapprochement est de nature à faire comprendre à la Chambre que la négociation qui a amené la convention du 11 décembre 1868, est loin d'avoir été faite à une époque et dans des conditions qui fussent défavorables au Gouvernement, puisque, comme on l'a dit plus haut, c'est surtout l'exercice de 1866 à 1867 qui a servi de base à cette convention.

Il n'est pas inutile de faire remarquer à la Chambre que des mesures qui pourraient être prises pour l'amélioration de la navigation, et particulièrement pour le halage, amèneraient infailliblement une nouvelle amélioration dans le produit des embranchements du canal de Charleroi.

Il y a lieu de remarquer, en outre, et c'est ce que fait observer l'exposé des motifs, qu'il faut tenir compte de cette circonstance que les frais d'administration et d'exploitation seront pour ainsi dire nuls pour l'État, tandis que la société concessionnaire supportait, pour l'alimentation des canaux, la surveillance des ponts et chaussées et les frais généraux d'administration, jetons, etc., une dépense s'élevant en moyenne à 37,970 francs.

C'est par ces considérations, Messieurs, que la section centrale a adopté le projet de loi à l'unanimité des membres présents, et qu'elle a l'honneur de vous proposer d'approuver la convention conclue le 11 décembre 1868, entre le Gouvernement et la société concessionnaire des embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles, qui a pour objet la rétrocession à l'État de la concession de ces voies navigables et des voies ferrées qui en dépendent.

Le Rapporteur,

J.-V. JOURET.

Le Président,

A. MOREAU.