

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 DÉCEMBRE 1848.

**Prorogation de la loi du 30 juin 1842, relative à la réduction des péages
des canaux et rivières de l'État ⁽¹⁾.**

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. DELIÈGE.

MESSIEURS,

La loi du 30 juin 1842 autorise le Gouvernement à réduire les péages des canaux et rivières perçus au profit du trésor public :

- 1° Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportés ;
- 2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

Un arrêté royal du 29 décembre 1845 a expliqué la première de ces dispositions en réduisant ces péages :

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

De 50 p. % sur d'autres produits du sol et de l'industrie du pays, lorsqu'ils sont exportés.

La loi du 30 juin 1842 a été prorogée plusieurs fois et, en dernier lieu, jusqu'au 31 décembre 1848, par celle du 31 décembre 1845.

Des industriels se sont adressés au Gouvernement, dans le but de la faire proroger indéfiniment.

Ils s'appuient sur la situation critique où se trouvent les industries charbonnière et métallurgique, auxquelles elle est plus particulièrement profitable.

(¹) Projet de loi, n° 22.

(²) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. DAVID, MASCART, DUMORTIER, FAIGNANT, DELIÈGE et DE HAERNE.

Le Gouvernement vous en propose la prorogation jusqu'au 31 décembre 1851.

Deux motifs assez puissants militent en faveur de cette proposition.

La réduction des péages accordée en 1842, à l'exportation de nos produits pondereux par rivières et canaux, a eu d'heureux résultats, entre autres pour les exploitations de mines de houille; en 1842, nous exportions en Hollande et par mer 109,000 kilogrammes de houille; et en 1847, 236,000 kilogrammes.

Elle n'a pas eu une influence fâcheuse sur le produit des péages des canaux et rivières. Ce produit qui était en 1842 de fr. 2,591,771-56, a été en 1847 de fr. 3,504,593-04, ce qui fait une augmentation de 36 p. o/o.

Aussi toutes les sections se sont-elles montrées favorables au principe du projet de loi.

Mais les 1^{re} et 3^e sections ont appelé l'attention de la section centrale sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'abaisser les tarifs du chemin de fer, pour le transport des houilles, dans la proportion de l'augmentation du droit établi à l'entrée en Prusse; augmentation qui résulte du retrait de la disposition par laquelle le gouvernement prussien avait abaissé le droit d'entrée applicable aux charbons gras, introduit par la frontière Belge.

La 3^e section a demandé que les diverses dispositions de l'arrêté du 29 décembre 1843 fissent partie du projet de loi en discussion; les art. 110 et 113 de la Constitution ne permettant pas qu'un impôt, une retribution quelconque puisse être créé au profit de l'État en vertu d'un arrêté royal, et la Chambre ne pouvant déléguer ses droits au pouvoir exécutif.

Un membre de la section centrale a demandé que les charbons venant du bassin du Centre (dans la province de Hainaut), par le canal de Charleroy, ne fussent plus astreints à payer le même droit pour arriver à Bruxelles, que les charbons venant dans cette ville du bassin de Charleroy.

Enfin, le rapporteur de la 5^e section a communiqué à la section centrale la demande faite par un de ses membres de fixer par une loi les péages du chemin de fer; péages que le Gouvernement a établis, suivant l'opinion de cet honorable membre, de manière à rendre le transport des marchandises pondereuses (et entre autres celui de la houille) à si bon marché, qu'il en résulte un chômage notable pour certains canaux, et entre autres une stagnation complète de la navigation sur le canal de Charleroy.

Sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'abaisser les tarifs du chemin de fer pour le transport des houilles vers la frontière prussienne, dans la proportion de l'augmentation du droit établi à l'entrée en Prusse, la section centrale a été unanimement d'avis qu'il fallait appeler l'attention du Gouvernement sur ce point; elle croit qu'il est nécessaire de faire des efforts incessants pour encourager nos exportations, bien entendu cependant qu'en règle générale, et sauf les exceptions que des circonstances impérieuses pourraient nécessiter, les péages ne doivent pas être au-dessus des frais de traction et d'usure du matériel.

Passant à l'examen de la question soulevée par la 3^e section, la section centrale

n'a pas cru que les art. 110 et 113 de la Constitution imposaient à la Chambre l'obligation de régler par une loi le taux des péages sur les canaux et rivières.

Elle a cru que ces articles n'empêchaient pas la Chambre de conférer au Gouvernement le pouvoir temporaire de diminuer, dans certaines circonstances, les produits d'objets faisant partie du domaine national; alors surtout qu'il ne s'agit pas d'un impôt proprement dit, mais seulement d'une perception qui n'a pas tous les caractères de l'impôt.

La section s'est ensuite demandé s'il convenait de réduire les péages que les exploitants du bassin du centre paient actuellement.

Pour arriver sur le marché de Bruxelles, les exploitants du bassin de Charleroy ont un parcours de 13 lieues à faire; ils paient 20 centimes $\frac{5}{10}$ par lieue et par tonne, ce qui fait fr. 3-07.

Pour arriver sur le même marché, les exploitants du bassin du Centre ont à faire un parcours de 9 $\frac{3}{4}$ lieues; ils paient 31 centimes $\frac{5}{10}$ par tonne et par lieue; ce qui fait également fr. 3-07.

Les charbons des deux bassins arrivent ainsi à Bruxelles au moyen de péages égaux.

Le bassin du Centre a, sur le bassin de Charleroy, cet avantage, qu'au moyen des embranchements dits *de Mariemont* et *de Houdeng*, de branches secondaires et de compléments en chemins de fer, ils atteignent la presque totalité des sièges d'extraction de la localité.

Il possède un second avantage, celui de fournir des produits de meilleure qualité et d'une exploitation plus facile.

Il a un troisième avantage, celui de se trouver à cinq lieues et quart plus près de l'important marché de Bruxelles que son concurrent de Charleroy, et ces cinq lieues et quart forment, au moins en grande partie, un détour qui a été établi au profit du centre et au préjudice de Charleroy.

Car, pour établir le canal de cette dernière ville en ligne droite sur Bruxelles, on ne devait pas passer par le Centre, mais bien par Nivelles. Si on a fortement incliné à gauche, si on a construit le canal en forme de demi-cercle, au lieu de lui faire parcourir une ligne droite; si enfin, pour en faire jouir le bassin du Centre, on a imposé un long détour aux exploitants du bassin de Charleroy, est-il juste, est-il raisonnable de ne pas leur tenir compte de ce détour, en ne les astreignant à payer qu'une somme égale, pour la totalité du parcours? Faire autrement, ne serait-ce pas briser les rapports existant dans les deux centres industriels?

Dans l'acte de concession, on a stipulé un péage égal; les industriels du centre n'ont pas alors réclamé; cette conception qu'ils connaissaient, qu'ils disent aujourd'hui être *une conception bizarre*, ne les a pas même émus alors.

On nous demande de diminuer les péages sur toute la ligne du canal; mais déjà ces péages ont été diminués en 1852 de plus de 17 pour cent. Les péages stipulés au profit de la concession étaient de fr. 5-60 par tonne. Un arrêté du 17 décembre 1852 les a réduits à fr. 3-06.

Les exploitants des deux bassins ont obtenu cet avantage, par le motif que le Gouvernement avait décrété une diminution de péage au profit du canal d'Antoing.

Diminuez maintenant les péages du canal de Charleroy ; les exploitants des bassins voisins réclameront ; et vous verrez s'augmenter encore le déficit qui existe dans le trésor.

Ce n'est pas du reste légèrement que l'on peut toucher aux tarifs qui règlent les péages ; les rapports établis dans certaines localités peuvent être brisés par une mesure qui ne serait pas bien mûrie.

La section centrale a ensuite examiné la question de savoir s'il conviendrait de fixer les péages sur le chemin de fer par une loi ; s'il était vrai que les tarifs sont établis de manière à faire une concurrence ruineuse à nos canaux.

La section centrale n'a pas cru que la première question eût un rapport direct avec le projet de loi en discussion, dont l'unique but est *la prorogation* d'une loi, contenant des dispositions favorables à la navigation sur les canaux et rivières. Elle n'est du reste pas convaincue de l'influence des tarifs des chemins de fer sur les produits du canal de Charleroy. La diminution des transports par ce canal peut provenir de la crise qui a affecté notre commerce et, en général, le commerce de l'Europe.

Le Rapporteur,
DELIÉGE.

Le Président,
N.-J.-A. DELFOSSE.
