

A

(N^o 285.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 JUIN 1849.

Droit d'entrée sur les bandages de roues et les axes de locomotives.

(Réclamation des sieurs Pastor et de Behr, président et secrétaire de l'Union du commerce des fers belges, contre la pétition du sieur Regnier-Poncelet.)

Rapport fait, au nom de la commission permanente de l'industrie ⁽¹⁾,
par M. LESOINNE.

MESSIEURS,

Vous avez renvoyé à la commission permanente de l'industrie une pétition de MM. de Behr et Pastor contre celle que vous a adressé M. Regnier-Poncelet pour obtenir l'assimilation des bandages de roues et des axes de locomotives, aux fers en barres, quant aux droits à l'entrée.

Voici cette pétition :

« Liège, le 30 mai 1849.

» MESSIEURS,

» Votre commission permanente de l'industrie a eu l'honneur de vous proposer, » dans votre séance du 25 mai 1849, sur le rapport de M. Lesoinne, d'adopter » les conclusions d'une requête du sieur Regnier-Poncelet, fabricant de machines, » à Liège, analysée dans la séance du 9 mars 1849, et d'établir dorénavant le » droit d'entrée en Belgique des essieux ou axes et des bandages de roues de » locomotives sur le pied de fr. 12-70 en principal par 100 kilog. de fer importé.

» Votre commission en vous faisant, Messieurs, cette proposition, rappelle les » motifs énoncés dans la requête, et paraît leur accorder pleine croyance.

(1) La commission est composée de MM. MANILIUS, président, LOOS, DAVID, CANS, LESOINNE, MOXHON, DUMONT et BRUNEAU.

» Ces motifs cependant manquent, selon nous, de justesse, et sont de nature
» à porter une grave et inutile atteinte à la réputation de la forgerie du pays.

» M. Regnier-Poncelet prétend, en effet, qu'obligé qu'il est par les compagnies
» qui lui commandent des locomotives, de souscrire à certaines conditions de
» construction et de durée, il se voit forcé, pour y satisfaire, de se servir exclu-
» sivement de bandages et d'axes provenant de l'usine de Low-Moore en Angle-
» terre.

» La commission de l'industrie a eu le tort, selon nous, d'admettre sans plus
» ample informé, cette assertion de l'impétrant et d'infliger de la sorte un brevet
» d'incapacité à tous les maîtres de forges de la Belgique.

» En présence de la gravité des conséquences de cette reconnaissance publique
» d'infériorité industrielle, la commission n'aurait-elle pas dû exiger d'autres
» preuves de la mauvaise qualité de nos essieux et de nos bandages, que la simple
» déclaration d'un acheteur?

» Quelques recherches eussent bientôt appris à ces Messieurs, que la qualité
» des essieux belges a toujours été considérée partout comme fort bonne, à ce
» point que des demandes considérables d'essieux n'ont pas cessé d'être adressées
» à nos fabricants par les consommateurs étrangers.

» L'administration du chemin de fer de l'État belge s'est, de son côté, toujours
» pourvue de cet article dans les usines du pays; et comment pourrait-elle jus-
» tifier une semblable mesure, s'il était le moins du monde démontré, qu'en ne se
» servant que des axes de Low-Moore, il est possible de diminuer d'une fraction
» quelconque les chances redoutables de fracture?

» L'administration connaît parfaitement la qualité des essieux d'Angleterre;
» mais elle persiste et avec raison à s'approvisionner en Belgique, parce que la
» nature de notre fer, essentiellement nerveux et ductile, le rend particulièrement
» propre à cet emploi important. Il ne peut, en effet, en cette matière s'agir
» aucunement d'une question d'usure plus ou moins prompte; ce sont les chances
» de rupture qu'il faut chercher à amoindrir à tout prix. Il n'en est point de
» même, nous le reconnaissons volontiers, à l'égard des bandages. La dureté du
» métal gagne cette fois une grande importance, parce qu'il s'agit d'obvier à une
» usure trop prompte, résultat du constant frottement de la roue sur le rail.

» Longtemps en Belgique, il a fallu se livrer à de longues et dispendieuses
» expériences, afin d'arriver au mode de fabrication le plus propre à donner à
» notre fer nerveux la dureté requise, dureté obtenue à Low-Moore sans grande
» difficulté, grâce à la qualité spéciale des matières premières employées.

» Moins bien partagé sous ce rapport par la nature, le maître de forges belge
» ne s'est pas découragé; il a su redoubler d'efforts et de soins, et il est parvenu
» enfin à reproduire ici les qualités que présentent les fers de Low-Moore, pour
» cette fabrication de bandages.

» M. Regnier-Poncelet a reçu récemment des offres positives de plusieurs usines

» du pays, qui sont prêtes à souscrire à toutes les conditions de garantie, de durée
» accordées par l'usine de Low-Moore.

» En présence de ces offres, M. Regnier-Poncelet a cru devoir retirer une
» demande d'adhésion, présentée par lui à la chambre de commerce de Liège.

» L'on devait naturellement supposer qu'après cette renonciation, la requête
» allait éprouver le même sort; ce fut donc avec une pénible surprise, que nous
» lûmes la sanction officielle donnée par la commission de l'industrie, aux motifs
» erronés avancés par le pétitionnaire.

» N'est-ce pas dire de la manière la plus officielle à l'étranger : « Les essieux
» et les bandages belges ne valent rien, gardez-vous bien d'acheter de ces pièces ;
» et surtout méfiez-vous des constructeurs de locomotives, qui sont en même
» temps fabricants de fer; car vous vous exposez au péril flagrant de n'obtenir
» que des essieux et des bandages défectueux, dépourvus des conditions de durée
» et de sûreté. »

» Nous sommes persuadés que votre commission, pas plus que le pétition-
» naire, n'a réfléchi aux conséquences que nous venons de vous signaler; mais,
» il faut le reconnaître, elles découlent naturellement et inévitablement de l'adop-
» tion des motifs sur lesquels se fonde M. Regnier-Poncelet, pour vous amener
» à lui accorder la modification de tarif qu'il sollicite.

» Nous nous voyons donc, Messieurs, dans la pénible nécessité de protester
» hautement, contre les termes et les motifs de la requête qui vous est soumise ;
» non pas cependant que nous voulions contester à M. Regnier-Poncelet ou à
» tout autre, la faculté d'introduire, en Belgique, des fers pour bandages, au droit
» des fers en barres; ces fers, aussi longtemps qu'ils ne sont ni pliés en cercles,
» ni soudés, ne nous apparaissent que comme des fers en barres martelés ou
» laminés; et il ne nous semble pas que, sur ce point, une modification à la
» législation actuelle soit nécessaire.

» Quant aux essieux, il n'en pourrait être de même, et pour satisfaire au désir
» de M. Regnier-Poncelet, il faudrait nécessairement changer les dispositions
» légales actuelles.

» Mais pourquoi? la bonté des essieux belges est parfaitement reconnue, et il
» n'est guère probable qu'une compagnie étrangère vienne à en réclamer l'exclu-
» sion.

» Si, par impossible, par caprice, par préjugé, l'on venait exceptionnellement
» exiger l'emploi d'essieux anglais, le mal assurément serait loin d'être grand, et
» cette exigence erronée ne placerait pas le constructeur belge dans une position
» tant soit peu plus désavantageuse vis-à-vis du constructeur étranger; car le
» poids d'un essieux étant d'environ cinq cents kilogrammes, le droit d'entrée
» payé, à ce titre, par une locomotive de la valeur de 38 à 42,000 francs, ne
» s'élèverait, dans toute hypothèse, qu'à 150 francs environ. N'exagérons donc
» pas l'importance du désavantage signalé par M. Regnier-Poncelet; car, sous
» ce rapport, il en est des essieux exactement comme des tubes en cuivre et

» des aciers, au sujet de l'achat desquels, les acheteurs se complaisent par fois
» à prescrire certaines conditions particulières et tout à fait exceptionnelles. »

Comme vous venez d'entendre, Messieurs, cette pétition contient d'abord une réclamation contre l'assertion de M. Regnier-Poncelet, qu'on ne fabriquait pas, en Belgique, de fer de qualité égale à celui de Low-Moore. La commission de l'industrie a reconnu avec plaisir que, grâce aux efforts persévérants de nos maîtres de forge, on est parvenu à fabriquer une qualité de fer aussi bonne que celle de Low-Moore, pour la confection des bandages de roues et des essieux de locomotives, et il n'a jamais été dans son intention de porter préjudice à l'industrie du pays. Elle compte au contraire sur l'intelligence et l'habileté des industriels, pour ne pas rester en arrière, quand il s'agit de maintenir la réputation de la Belgique à l'étranger.

Les pétitionnaires ne voyent pas d'inconvénient à ce que les bandages de roues soient admis au même droit que le fer laminé, c'est-à-dire à fr. 12-70 en principal. Mais il est d'un avis contraire quant aux essieux de locomotives. — Votre commission a pensé que si, comme le disent les pétitionnaires, par caprice ou préjugé, on exigeait l'emploi du fer de Low-Moore pour les essieux de locomotives, comme le droit d'entrée est de 25 francs par 100 kilogrammes (c'est-à-dire presque prohibitif), et que le droit de fr. 12-70 représente déjà 25 p. % de la valeur, qui est de fr. 50-50 les 100 kilogrammes, il était inutile de faire payer au constructeur 150 francs de plus par locomotive. C'est d'ailleurs d'une importance assez minime pour les maîtres de forges; car la différence de prix seule sera toujours un obstacle à l'emploi du fer étranger.

En conséquence, votre commission a cru devoir persister dans sa proposition première de n'exiger, à l'entrée, pour les bandages de roues et de locomotives, que le droit de fr. 12-70 en principal.

Le Rapporteur,
LESOINNE.

Le Président,
MANILIUS.
