

(1)

( N<sup>o</sup> 88. )

## Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 FÉVRIER 1858.

### RÉDUCTION DE PÉAGES SUR LES CANAUX.

(Pétitions de négociants en charbons, de propriétaires de bateaux, de bateliers, d'exploitants du Couchant de Mons, des chambres de commerce de Termonde et d'Alost, d'habitants de Saint-Nicolas, Zele, Overmeire, Sinay, Beveren, Boirvelde, Saffelaere, Sevenecken, Loochristy, Termonde et des membres du conseil communal de Zele, dont l'analyse a été présentée dans les séances du 21 décembre 1837, des 27, 28 et 30 janvier, 1, 2, 3, 4 et 8 février 1838.)

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (1), PAR M. SABATIER.

MESSIEURS,

La Chambre a renvoyé à l'avis de la commission d'industrie :

- 1<sup>o</sup> Diverses pétitions émanant de négociants en charbons, de propriétaires de bateaux et de bateliers, demandant tous une réduction de 75 p. % sur les péages du canal de Charleroi ;
- 2<sup>o</sup> Une réclamation de la chambre de commerce de Termonde, qui demande l'application du tarif général au transport des marchandises sur toutes les sections du chemin de fer exploitées par l'État ;
- 3<sup>o</sup> Plusieurs pétitions s'opposant à ce que la Chambre donne suite à la réclamation ci-dessus, de la chambre de commerce de Termonde ;
- 4<sup>o</sup> Une pétition du comité houiller de Mons demandant que, s'il est fait une réduction de péage sur le canal de Charleroi, la Chambre accorde une réduction de même importance sur les canaux de Mons à Condé, Pommerœul à Antoing et la rivière la Lys.

Nous allons examiner successivement les questions soulevées par ces diverses pétitions :

#### 1<sup>o</sup> Réduction de 75 p. % sur les péages du canal de Charleroi.

Les motifs invoqués par les pétitionnaires reposent sur des chiffres qui établissent les conditions relatives du transport des charbons par chemin de fer et par

(1) La commission est composée de MM. MANILIUS, président, LOOS, VAN ISEGHEM, JANSSENS, LESOINNE, ALLARD, DAVID, SABATIER et JACQUEMYS.

le canal de Charleroi. Nous avons rectifié quelques-uns de ces chiffres, par suite d'erreurs légères commises par les demandeurs et des changements survenus, depuis le dépôt des pétitions, dans le tarif des chemins de fer de Louvain à la Sambre et du Luxembourg.

La Chambre verra que les réclamations qui font l'objet de ce rapport sont fondées. Aussi est-ce autant dans l'intérêt du Trésor que dans celui des consommateurs, que nous venons appuyer les demandes d'une réduction sur les péages du canal de Charleroi.

Voici, en effet, quelle est la position faite au commerce des charbons, par suite du peu d'harmonie des différents modes de transport mis aujourd'hui à sa disposition :

Le droit de navigation sur le canal de Charleroi est de . . . . . fr.	2 »
Pour toutes autres dépenses, halage, salaire du batelier, entretien des bateaux, amortissement du capital . . . . . fr.	2 41
	<hr/>
Le frêt de Charleroi à Bruxelles s'élève donc, en moyenne, à . . . . .	4 41
Le tarif du chemin de fer de Louvain s'appliquant aux charbons pris aux fosses, sans frais supplémentaires sensibles, nous devons ajouter, pour les charbons expédiés par le canal, le coût du transport des fosses aux lieux de chargement. Nous évaluons ce coût à fr. 0-50 par 1,000 kil. Conséquemment en ajoutant ces 50 centimes . . . . . »	50
	<hr/>
aux fr. 4-41 ci-dessus, nous arrivons à un prix réel de . . . . . fr.	4 91

pour le transport à Bruxelles des charbons pris aux fosses.

Or, par le chemin de fer de Charleroi à Louvain, combiné avec celui du Luxembourg, les transports des charbons de terre sont entrepris, de Charleroi à Bruxelles, au prix moyen de . . . . .	3 82 1/2
et . . . . .	4 42 1/2
	<hr/>
selon qu'il s'agit de la station du Quartier-Léopold ou de la station de l'Allée-Verte.	

La différence, au préjudice de la navigation, est donc, pour les deux points d'arrivée, de . . . . .	1 08 1/2
et . . . . .	» 48 1/2
	<hr/>

Ces différences ne nécessiteraient pas une réduction très-notable des péages; mais voyons maintenant ce que la concurrence des chemins de fer réserve au transport par eau des charbons du bassin de Charleroi vers Louvain, Anvers et les Flandres.

Il en coûte jusque Bruxelles, par eau . . . . . fr.	4 91
L'augmentation pour le passage de Bruxelles jusqu'à Louvain est en général de . . . . .	2 »
	<hr/>
Total par bateau de Charleroi à Louvain . . . . . fr.	6 91
Or, par le chemin de fer de Charleroi à Louvain (ligne directe), il n'en coûte plus que. . . . .	3 42 1/2
	<hr/>
Différence au préjudice de la navigation. . . . . fr.	3 48 1/2

**Autre exemple :**

Par bateau le transport pour Bruxelles est de . . . . .	fr.	4 91
L'augmentation pour le passage jusqu'à Zele ou Lokeren . . . . .	»	2
		<hr/>
Total de Charleroi à Zele ou Lokeren . . . . .		6 91
Par le chemin de fer de l'État combiné avec celui de Dendre-et-Waes, ce transport est effectué, à raison de . . . . .	fr.	4 50
auxquels il faut ajouter, pour le transport des charbons des fosses aux stations de départ . . . . .	»	50
		<hr/>
Soit . . . . .	fr.	5 »
		<hr/>
Différence au préjudice de la navigation . . . . .	fr.	1 91
Enfin, si l'on ajoute au prix du transport de Charleroi à Bruxelles, qui est de . . . . .		4 91
le fret pour le passage de Bruxelles à Gand . . . . .		2 25
		<hr/>
il en coûte, par 1,000 kilogrammes, de Charleroi à Gand . . . . .	fr.	7 16
Le chemin de fer de Charleroi à Louvain transporte les 1,000 kilogrammes à . . . . .	fr.	3 42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
L'embarquement à Louvain coûte . . . . .	»	40
Le fret de Louvain à Gand est de . . . . .		1 50
		<hr/>
		Fr. . . . . 5 32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Différence au préjudice de la navigation par le canal de Charleroi, fr. 1 83<sup>1</sup>/<sub>2</sub>

Ces exemples suffisent pour établir que la navigation ne saurait lutter longtemps avec les chemins de fer dans l'état de choses actuel.

Une réduction équitable sur les péages du canal de Charleroi est donc indispensable, si l'on veut rendre possible la concurrence avec les voies ferrées et conserver à la navigation son activité.

Nous ferons aussi remarquer que ces péages sont beaucoup plus élevés que sur les autres voies navigables du pays, et nous n'hésitons pas à appuyer toute demande tendant à rendre plus profitable aux consommateurs la concurrence entre les extracteurs de houille.

*Réclamation de la chambre de commerce de Termonde.*

La compagnie du chemin de fer de Dendre et Waes ayant fait avec l'État une convention par laquelle les transports de charbon s'effectuent depuis le 1<sup>er</sup> août 1857, à raison de fr. 4-50, en destination de Zele et de Lokeren, la chambre de commerce de Termonde se plaint de la concurrence que font à la navigation ces transports à prix réduit, et demande l'application du tarif général du chemin de fer à toutes les sections exploitées par l'État.

Cette réclamation tend donc au retrait du tarif différentiel dont jouissent les stations prénommées, tarif qui se traduit en une réduction moyenne de 43 p. % sur le prix ordinaire.

La commission d'industrie ne croit pas pouvoir s'associer à un vœu qui va à l'encontre des intérêts d'une partie des consommateurs du pays de Waes.

La réduction consentie par la commission pour arriver au transport des charbons à fr. 4-50, a été autorisée par le Gouvernement qui, lui, perçoit en tout cas  $\frac{1}{4}$  de la recette pleine.

Les plaintes soulevées à ce sujet tendent à faire le procès au système de concession admis pour le chemin de fer de Dendre-et-Waes ; nous n'avons pas à nous occuper de ce point, ni du plus ou moins d'opportunité de la mesure, parfaitement légale, du reste, dont se plaint la chambre de commerce de Termonde ; nous nous bornerons à faire remarquer que cette mesure a déterminé, en décembre dernier, le transport, par chemin de fer,

de 480 tonnes de charbon provenant du bassin du Centre,	
de 1,751 — — — — — de Charleroi	
et de 45 — — — — — de Mons.	

En tout 2,276 tonnes, et que la progression rapide acquise aux transports de l'espèce, depuis le 1<sup>er</sup> août 1857, donne à la convention dont s'agit une importance qui vient ajouter un argument de plus en faveur de l'abaissement des péages sur le canal de Charleroi.

#### *Contre-pétitionnement en faveur des stations de Zèle et de Lokeren.*

Comme conséquence de ces observations, nous appuyons les pétitions qui ont pour objet le maintien du droit différentiel établi pour Zèle et Lokeren.

#### *Pétition du comité houiller de Mons.*

La demande du comité houiller de Mons est basée sur ce que les péages perçus sur différentes voies navigables ayant été établis en vue de l'équilibre des bassins houillers, la Chambre, dit le comité, doit comprendre dans un dégrèvement de même importance Mons et Charleroi.

La commission d'industrie ne croit pas pouvoir consacrer, par un avis favorable, le système de pondération invoqué par les pétitionnaires, tel qu'il est appliqué aujourd'hui.

Ce système est, selon nous, contraire aux intérêts des consommateurs, parce qu'il favorise, dans une certaine mesure, un bassin au détriment de l'autre, et qu'il limite conséquemment la concurrence entre les producteurs.

La question soulevée ne peut, du reste, trouver sa solution que dans le chiffre plus ou moins élevé de réduction à accorder sur les péages du canal de Charleroi.

Nous proposons pour cette pétition, comme pour celles qui précèdent, le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics.

*Le Rapporteur,*

SABATIER.

*Le Président,*

F. A. MANILIUS.