

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 FÉVRIER 1858.

PÉAGES SUR LE CANAL DE CHARLEROI.

DÉVELOPPEMENTS PRÉSENTÉS PAR M. JOSEPH JOURET.

MESSIEURS,

La question de dégrèvement de péages sur le canal de Charleroi, dont mes honorables collègues MM. de Naeyer, Manilius, Ansiau, Prévinaire, Thiéfry, de Paul, de Moor, Coomans, Wanderpepen, Faignart, de Boc, Jacquemyns, de Portemont, de Bast, Saeyman et moi, avons saisi la Chambre, date de l'époque de la reprise de la concession par l'État en 1842.

A plusieurs reprises elle fut l'objet de discussions importantes au sein de cette Chambre, et notamment en décembre 1847, lors de la discussion du budget des voies et moyens de l'exercice 1848.

Ces discussions étaient demeurées sans résultat, lorsque des pétitions nombreuses, couvertes d'une infinité de signatures, et témoignant de l'extrême désir qu'avaient les intéressés qu'il y fût fait justice, furent adressées à la Chambre. Elles furent analysées dans la séance de la Chambre du 19 décembre 1855.

Ce fut notre honorable collègue, M. Vander Donckt, qui fit le rapport de ces pétitions dans la séance du 22 février 1856.

Après discussion, le renvoi de toutes ces pétitions à MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics, avec demande d'explications, fut ordonné.

MM. les ministres adressèrent ces explications à la Chambre, le 22 avril suivant.

Dans la séance du 29 avril, à l'occasion de la discussion du budget des Travaux Publics, MM. de Steenhault, Faignart et Osy demandèrent que la Chambre s'occupât de cette question, en même temps que des diverses questions de travaux publics, comme en 1851, et l'honorable M. Osy demanda à M. le Ministre des Travaux Publics s'il n'avait pas l'intention de prendre l'initiative d'une proposition à cet égard.

La réponse ayant été négative MM. de Steenhault, Osy, Ansiau, Faignart, Manilius, Matthieu et Van Cromphaut, usant de leur droit d'initiative parlemen-

taire, déposèrent le 1^{er} mai 1856, une proposition de loi absolument conforme à celle que mes honorables collègues et moi avons déposée dans la séance du 19 courant.

Le lendemain, M. de Steenhault développa la proposition, qui fut prise en considération et renvoyée à l'examen des sections.

Les sections et la section centrale l'accueillirent favorablement, et le 24 mars 1857 M. de Steenhault déposa sur le bureau le rapport de la section centrale qui conclut à l'adoption du projet par trois voix et trois abstentions.

Comme vous le voyez, Messieurs, ce projet de loi, qui a son origine dans un pétitionnement très-considérable, appuyé vivement par les organes les plus importants de la presse dans la capitale et dans notre métropole commerciale, avait reçu une instruction complète, et tout faisait espérer qu'il aurait pu être discuté et adopté par la Chambre sans autre retard, lorsque la dissolution est venue le frapper de nullité comme tous les autres projets de loi pendants devant elle.

C'est un projet de loi conçu dans des termes absolument identiques que nous avons l'honneur de présenter à la Chambre.

MM. les anciens membres de la Chambre se rappelleront, sans doute, les développements lumineux présentés par M. de Steenhault, dans la séance du 2 mai 1856.

Il me semble que, pour donner aux membres nouveaux de la Chambre une idée complète des questions compliquées et difficiles que soulève le projet de loi, je ne puis mieux faire que de reproduire ces développements et d'en donner lecture à la Chambre. Ils ne sont pas très-étendus.

Il me suffira pour compléter cette sorte d'exposé de motifs de joindre à ces développements quelques considérations nécessitées par les faits nouveaux qui se sont produits dans la question.

« Messieurs, la question que vous êtes appelés à résoudre par la proposition de loi que nous avons eu l'honneur de présenter à votre approbation est simple et claire. Elle se résume en une question de justice d'abord, et nous croyons pouvoir ajouter d'intérêt public.

» Le canal de Charleroi comprend un parcours total de 15 lieues. Les charbons de Charleroi expédiés sur Bruxelles le traversent dans toute son étendue ; ceux du Centre y entrent à Senefte et n'en parcourent, par conséquent, dans la même direction, qu'environ les huit quinzièmes.

» Le tarif de navigation est uniforme dans la direction de Bruxelles, c'est-à-dire que les bateaux venant du Centre acquittent la totalité du droit, fixé à 2 francs par tonne, tout comme ceux qui partent de Charleroi. En d'autres termes, tous les charbons, par une fiction du tarif, partent de Charleroi.

» Dans la direction de cette dernière localité, l'assimilation n'existe plus, l'anomalie devient plus flagrante encore ; le bateau partant du Centre pour Charleroi acquitte un droit proportionnel et calculé à raison du parcours. Le péage disparaît quand, de Charleroi, le batelier se dirige vers le Centre.

» Il résulte de cette tarification inouïe que les charbons du Centre, acquittant comme ceux de Charleroi un droit fixe de 2 francs, payent 80 centimes de plus

par tonne qu'ils ne devraient payer, si le droit était établi à raison du service rendu.

» Ce n'est donc, en réalité, qu'une surtaxe déguisée.

» Dans la direction de Charleroi, les marchandises expédiées du Centre vers Charleroi sont soumises à un droit calculé à raison des 6 lieues parcourues, tandis que celles venant de Charleroi et se dirigeant sur Senefle sont exemptes de toute taxe.

» C'est là, Messieurs, l'état de choses fidèlement exposé; rassuré sur l'impression qu'il doit faire sur vos esprits, nous le livrons, sans commentaires, à votre appréciation.

» Le projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre a pour but de faire cesser les injustices que je viens de vous signaler, et de mettre les choses dans leur état normal, en laissant à chacun la liberté des transactions, en abandonnant producteurs et consommateurs aux avantages comme aux désavantages de leur position topographique respective.

» Ce principe de liberté, qui paraît de plus en plus devoir dominer toutes les questions qui touchent à l'industrie, nous avons cru pouvoir l'appliquer ici, avec d'autant plus de raison et d'opportunité, que l'industrie houillère jouit d'une prospérité sans égale, et qu'il s'agit d'un objet de consommation de première nécessité, et dont le haut prix frappe surtout les classes peu aisées de la société.

» L'inefficacité de la libre entrée des houilles anglaises, et de l'abolition du dégrèvement des 75 p. %, dont jouissaient nos produits exportés en Hollande, vient singulièrement à l'appui de cette dernière considération.

» La progression constante de la consommation du charbon rend peu probable une diminution dans les prix à la fosse; ce n'est que par l'abaissement des frais de transport que nous pouvons espérer de suppléer à ce renchérissement et de mettre ce combustible plus à la portée de nos populations pauvres.

» Les motifs sur lesquels je viens d'appeler votre attention, sont assez puissants par eux-mêmes, pour que nous eussions pu nous borner à ce simple exposé, si les explications données par MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics n'étaient venues nécessiter quelques développements plus étendus.

» Le principe de la tarification actuelle date de la création du canal lui-même, en 1826. A cette époque, nous le reconnaissons volontiers, le péage uniforme pouvait avoir sa raison d'être, pouvait constituer une des conditions essentielles de son établissement.

» En 1826, Messieurs, l'industrie charbonnière était encore dans l'enfance relativement à ce qu'elle est aujourd'hui. Les capitaux ne s'y engageaient qu'avec une extrême réserve. Il importait alors de sauver les différents bassins de la concurrence qu'ils se seraient faite entre eux, et qui devait nécessairement avoir pour résultat d'écraser ceux qui ne se seraient pas trouvés dans des conditions égales de transport.

» Le Centre, plus rapproché de Bruxelles de six lieues, se serait emparé de tout le marché, et bientôt il ne serait resté qu'un seul bassin, au détriment de l'intérêt public.

» Le Gouvernement de cette époque aurait manqué à tous ses devoirs, s'il

n'avait pas tenu compte de la situation exceptionnelle d'une industrie, à laquelle se rattache si intimement la prospérité du pays tout entier.

» Mais ce monopole si fort à craindre, en 1826, est-il encore à redouter aujourd'hui, que toutes les forces réunies de cette industrie suffisent à peine aux besoins du pays et de l'exportation ?

» Cette concurrence serait-elle surtout à craindre ici pour les deux bassins qui nous occupent, quand ils se sont, chacun de son côté, créé des débouchés complètement séparés, quand sur un total d'environ 700,000 tonnes expédiées pour Bruxelles et le Nord, c'est à peine si 170,000 appartiennent à Charleroi qui, à son tour, s'est emparé d'une part considérable du marché français, et avec un succès tel, qu'il est obligé de venir emprunter au Centre pour les besoins de son industrie métallurgique.

» Le silence gardé par les industriels du bassin de Charleroi est, du reste, la meilleure preuve du peu d'importance que désormais ils attachent à cette question de péage, car on ne pourrait raisonnablement croire que cette industrie charbonnière, toujours si prompte à s'émouvoir, serait restée spectatrice muette d'un danger qui serait des plus sérieux s'il était réel.

» Les motifs d'intérêt public qui pouvaient donc exister lors de la création du canal ne pourraient plus être invoqués ; ils sont sans valeur aujourd'hui.

» Le temps a complètement modifié la situation. Ce qui pouvait être fondé en 1826, ne peut plus qu'être absurde en 1856. L'intérêt public a changé de face. Ce n'est plus le producteur, ou plutôt l'industrie, qui demande à être protégée contre elle-même ; c'est le consommateur, qui, à son tour, et à bon droit, vient demander, nous ne dirons pas d'être protégé, mais d'être relevé de la véritable expropriation journalièrement exercée contre lui, et à laquelle les nécessités seules du moment ont pu le faire tacitement consentir.

» L'abaissement du tarif leur donnera-t-il satisfaction ? Aura-t-il une influence telle, que les consommateurs ont un intérêt réel à l'abolition de la surtaxe ?

» Nous n'en doutons pas, Messieurs, et c'est sans hésitation que notre réponse est affirmative.

» Prétendre le contraire nous paraît impossible en présence des faits qui tous les jours s'accumulent pour prouver l'importance que l'on attache au raccourcissement des distances et à l'abaissement des frais de transport.

» Si cette diminution des frais de transport était sans influence, stérile au point de vue du consommateur, pourquoi donc le Gouvernement concéderait-il des lignes de chemin de fer qui nuisent à son railway et qui n'ont qu'un raccourcissement pour but ?

» Pourquoi le chemin de fer de Bruxelles à Gand ? Pourquoi celui de Luttre à Denderleeuw, de Bruxelles à Namur, de Mons à Manage, de Bruxelles à Louvain ?

» Pourquoi donc le Gouvernement les concéderait-il, si ce n'est parce qu'il sait bien qu'au point où en est arrivée l'industrie, la question du transport prime, en quelque sorte, toutes les autres ?

» Ce serait vouloir constater une exception d'ailleurs impossible que de prétendre que les marchandises, dont le transport s'effectue par le canal de Charleroi, ne sont pas soumises à cette loi générale et ne subissent pas l'influence du prix de transport.

» Il est, du reste, à remarquer, Messieurs, que le producteur est, quoi qu'on en dise, désintéressé dans la question. Il vend, lui, sur le carreau de la fosse à un prix déterminé. Les frais de transport ne le concernent pas et sont indépendants de son prix de vente.

» Il y a donc deux choses dans le prix du charbon : le prix d'achat et le prix du transport ; si l'un est essentiellement mobile et dépend de l'offre et de la demande, l'autre est fixe quant aux droits, et doit nécessairement et toujours peser de tout son poids sur la marchandise arrivée à destination.

» Cette majoration dans les prix, et qui doit être le résultat de la surtaxe que nous voulons faire disparaître, s'élève, pour Bruxelles et le Nord, à environ 400,000 francs que le Gouvernement prélève injustement sur le consommateur. Ce n'est donc pas pour ce dernier un objet de minime importance.

» La perte que devra subir le Trésor, pendant quelque temps au moins, n'a pu, Messieurs, échapper à notre attention, et nous avons dû nous en préoccuper, avec d'autant plus de raison, que c'est une des considérations sur lesquelles MM. les Ministres s'appuient le plus pour s'opposer à notre proposition.

» Nous ne croirons cependant jamais, Messieurs, que l'intérêt du Trésor puisse sérieusement être invoqué, en faveur du maintien d'une iniquité ; nous ne pensons pas qu'on puisse subordonner une question de justice, de moralité gouvernementale, à une question d'argent, et vous-mêmes, Messieurs, vous n'admettez jamais quels que soient d'ailleurs les besoins du Trésor, qu'il y soit pourvu, à l'aide d'une fiction, d'une exception qui est d'autant plus arbitraire qu'elle constitue un système qui ne frappe qu'une partie de nos concitoyens ; car, veuillez bien le remarquer, Messieurs, le canal de Charleroi est la seule voie navigable qui soit encore soumise à un tarif uniforme. En France, cette tarification, antérieurement admise pour quelques canaux, a été changée depuis 1836.

» La perte éventuelle à subir par le Trésor, en admettant même, ce qui n'est pas, qu'elle dût être considérable, ne justifierait pas le maintien de l'état de choses actuel ; le Gouvernement serait d'ailleurs peu fondé à nous opposer cette objection, et à se retrancher derrière cette fin de non-recevoir, car, si cette perte doit exister, elle ne peut être que passagère, elle n'est ni définitive, ni irréparable, et beaucoup moins encore sans compensation.

» S'il est vrai que l'abolition de la surtaxe de 80 centimes par tonne fera baisser la recette, il est également incontestable que la réduction du péage déterminera un accroissement dans la consommation, et, par un supplément de trafic, un accroissement dans la recette.

» Nous verrons se reproduire ici ce qui a lieu chaque fois que des péages sont abaissés.

» Le trafic sur nos chemins de fer n'a-t-il pas pris une extension considérable sous l'influence de la réduction des tarifs ?

» Notre réforme postale et la prospérité de la compagnie du Nord, en France, prospérité due au bas prix de ses tarifs, ne sont-ils pas des précédents biens faits pour nous rassurer ?

» Et pour citer un fait concluant, n'avons-nous pas l'exemple du canal de Charleroi lui-même ?

» Son produit, en 1847, était de 1,655,000 francs, chiffre rond, réduit

en 1849 à 1,080,000 francs ; par suite de l'abaissement de 35 p. %, il s'est bientôt relevé et atteignait 1,400,000 francs en 1855.

» La suppression de la surtaxe n'aurait-elle, d'ailleurs, pour résultat qu'un déplacement des transports du chemin de fer vers le canal, que nous devrions encore nous en féliciter et considérer ce résultat comme fort avantageux.

» Notre matériel du chemin de fer étant insuffisant, celui qui devient disponible est un capital créé sans dépense. S'il est vrai de dire que l'État ne peut que l'employer, soit d'une manière ou d'une autre, il est clair aussi que les wagons rendus disponibles, et qu'on peut évaluer à 400, si tout le transport des charbons passait entre les mains du batelage, il est clair aussi, disons-nous, que ces wagons constituent une dépense en moins sur le matériel que l'État doit se faire construire.

» Ce matériel pouvant servir à des transports d'un tarif plus élevé que celui des charbons, il en résulte pour l'État, en capital et en produit, une double compensation à la perte qu'il subirait du chef de l'abolition de la surtaxe.

» Quant à la question du maintien d'équilibre entre les divers centres industriels, elle est sauve, nous n'avons pas à nous en préoccuper. La question du péage du canal de Charleroi est une question spéciale aux deux bassins du Centre et de Charleroi. Nous avons démontré qu'elle est aujourd'hui sans intérêt pour ce dernier bassin ; il est superflu de dire que les autres centres industriels du pays n'ont rien à voir dans cette affaire.

» Si l'égalité des conditions de transports était encore une condition absolue de l'équilibre entre ces deux bassins, il eût été nécessaire et logique en même temps d'étendre ce système à toutes les voies de communication.

» Vous n'en avez rien fait, Messieurs ; les péages de toutes les autres voies de communication sont établis par distance.

» Vous avez donc préjugé la question, vous l'avez résolue dans notre sens, et vous avez bien fait, car Charleroi n'a pas décliné, sa prospérité n'a été qu'en progressant.

» Ces diverses considérations prouvent, à l'évidence, que la pondération des intérêts n'est plus qu'un prétexte, que l'intérêt du Trésor seul est en jeu.

» Le soin de cet intérêt, justifiable, sans doute, quand il ne blesse ni la justice ni le bon droit, ne l'est plus quand il repose sur une iniquité.

» Ce n'est donc pas sans raison, Messieurs, que nous avons cru pouvoir vous proposer la suppression d'une taxe illogique, arbitraire, et dont le principe admis mettrait toutes les fortunes privées à la merci des besoins du Gouvernement.

Voilà, Messieurs, les développements qui accompagnaient le projet de loi déposé en 1856 ; je crois qu'ils sont de nature à jeter la conviction dans tous les esprits.

Et, veuillez le remarquer, Messieurs, cette question est tellement juste, si évidemment fondée que, comme vous venez de l'entendre dans les développements que je viens de lire, non-seulement les industriels du bassin de Charleroi ont, toutes les fois que la question a été agitée dans cette Chambre, gardé un silence éloquent et significatif, mais même dès le rapport des pétitions fait par M. Vander Donckt, M. Dechamps lui-même, qui avait à défendre les intérêts du bassin de Charleroi, était forcé de donner son adhésion à la mesure en termes exprès.

« L'anomalie, disait M. Dechamps, dont le bassin du Centre et les consommateurs se plaignent à bon droit, devra être redressée. Le principe des péages par distance, qu'on veut faire prévaloir, est celui que j'ai constamment défendu à cette tribune. J'appuie donc le renvoi de la pétition à M. le Ministre des Travaux Publics. »

Je dois à la vérité de déclarer pourtant, qu'en même temps M. Dechamps prétendait que le principe dont les pétitionnaires demandaient l'application, impliquait la réforme générale de notre système de péages, et qu'il était impossible d'en vouloir une application partielle.

Il est inutile de faire observer, à cet égard, que la réforme générale de notre système des péages sur toutes nos voies navigables, canaux, rivières canalisées, fleuves et rivières non canalisées, une sorte d'équilibre raisonné entre ces péages, constituera, si jamais on la tente, une œuvre extrêmement compliquée, hérissée d'embarras, et difficile à mener à bonne fin.

Y aurait-il justice à reporter à des temps incertains et que, peut-être, nous ne verrons jamais, la réparation d'une iniquité révoltante, qui est une affaire toute spéciale entre les bassins de Charleroi et du Centre, et qui intéresse au plus haut point les consommateurs desservis par l'un de ces bassins? Je ne puis le croire.

Rien de plus facile que le redressement du grief que nous signalons.

Il s'agit ici d'une seule voie navigable; deux bassins y abordent. On demande que leurs transports payent une taxe proportionnelle au parcours qu'ils effectuent; c'est clair et simple.

Il me semble que la justice et la logique exigent que l'on commence par donner satisfaction à nos justes doléances, et si, ensuite, une réforme générale de notre système des péages est réellement praticable, le Centre s'y conformera de grand cœur, au même titre que toutes les autres parties intéressées du pays.

Nous le répétons, et cela a, du reste, été démontré dans les développements dont j'ai donné lecture tout à l'heure, l'abolition de cette surtaxe n'entraînera qu'une perte minime et momentanée pour le Trésor. Un tableau des produits du canal de Charleroi avant et depuis la réduction des péages, que j'ai entre les mains, le prouve avec une logique irréfragable, celle des chiffres.

Tableau des produits du canal de Charleroi.

Avant la réduction des péages.		Depuis la réduction des péages.	
1839.	. . fr. 1,027,968	1849.	. . fr. 1,078,168
1840.	. . . 1,044,101	1850.	. . . 1,093,692
1841.	. . . 1,320,794	1851.	. . . 1,172,863
1842.	. . . 1,339,388	1852.	. . . 1,255,017
1843.	. . . 1,369,282	1853.	. . . 1,215,043
1844.	. . . 1,277,200	1854.	. . . 1,315,240
1845.	. . . 1,568,372	1855.	. . . 1,334,668
1846.	. . . 1,367,591	1856.	. . .
1847.	. . . 1,655,282		
1848.	. . . 1,345,962		

Mais, Messieurs, il y a, pour décider le Gouvernement non-seulement à ne pas s'opposer à cette mesure, mais à en prendre lui-même l'initiative, des raisons de la plus haute importance.

On ne doit pas perdre de vue, et là est la question, lorsqu'on se met au seul point de vue du Trésor, que de nombreux concurrents redoutables sont entrés en lice, et menacent tout à la fois et le canal de Charleroi et le chemin de fer de l'État.

Nous voulons parler des chemins de fer concédés de Charleroi à Louvain, de Manage à Wavre et à Bruxelles et de Dendre-et-Waes.

Ce sont eux qui apportent l'argument le plus décisif, le plus péremptoire, aux partisans de l'abolition de la surtaxe.

C'est en face des faits et des résultats produits par la mise en exploitation de ces chemins de fer qu'éclate dans toute son évidence, l'urgence même de cette mesure, que nous proclamons d'ailleurs réparatrice.

Ici encore les faits et les chiffres sont d'une éloquence à laquelle on essayerait en vain de se soustraire.

Le chemin de fer de l'État enlève environ 250,000 tonnes de la station de Manage.

Ce chiffre comprend environ 90,000 tonnes destinées à compléter ce que l'approvisionnement de Bruxelles ne se procure pas par le canal. Il résulte de renseignements qu'on peut considérer comme authentiques, que le chemin de fer de Manage à Wavre a transporté à Bruxelles, à la station du Luxembourg, en 1855, 6,600 tonnes chiffre rond; en 1856, 23,500, et en 1857, 39,300 tonnes; et un déficit proportionnel et correspondant à ces transports, a été constaté dans les expéditions du chemin de fer de l'État pendant les mêmes années.

Il est évident, dès lors, que ce déficit provient de la concurrence que lui a faite le chemin de fer de Manage à Wavre, puisqu'il a transporté à peu près ce qui a manqué, aux arrivages à la station du Midi, pour atteindre au chiffre de 90,000 tonnes de 1854.

Si l'on considère que cette voie n'est en exploitation que depuis le mois de septembre 1855, on est conduit à dire que si, dès la seconde année elle a enlevé à peu près la moitié des transports à l'État, elle aura, avant peu d'années, accaparé le reste, au grand préjudice du Trésor.

Ce fait est très-important, et il est destiné à prendre de plus larges proportions encore.

Les charbons de Charleroi, en destination de Bruxelles, auront un plus grand avantage encore à utiliser la ligne de Bruxelles à Charleroi, de préférence à celle de l'État et au canal.

Qu'on ajoute à cette situation la préférence marquée des négociants et des consommateurs pour les charbons arrivant par wagons, préférence d'ailleurs justifiée et parfaitement expliquée, la facilité incontestable qui résulte, pour Bruxelles, de l'arrivée des charbons dans le haut de la ville, les efforts que fait la compagnie du Luxembourg pour attirer les transports à son chemin de fer, et enfin les avantages qu'elle procure aux consommateurs par l'établissement d'agences pour la vente des charbons, et, qu'on se demande alors si, en présence de ces faits, de cette concurrence inévitable, de ces causes permanentes de décrois-

sance pour les revenus du canal de Charleroi, causes inhérentes, en définitive, à l'élévation du tarif, et que le Gouvernement n'a jamais ignorées, qu'on se demande alors si une surtaxe n'est pas la plus illogique comme la plus désastreuse des tarifications?

Il est donc certain, si les choses restaient sur le pied actuel, que le chemin de fer de Charleroi à Louvain, celui de Manage à Wavre, et celui de Dendre-et-Waes accapareraient les transports que fait aujourd'hui l'État par l'une et l'autre de ses voies.

Cette perspective est peu rassurante pour le Trésor. Les résultats qu'elle présage peuvent cependant être conjurés; il suffira, pour cela, d'adopter le projet de loi que nous avons eu l'honneur de présenter à la Chambre.

Les charbons du Centre pourront alors prendre de préférence la voie d'eau, et les transports, que le chemin de fer de l'État peut voir se détourner définitivement de lui, lui seront assurés pour longtemps.

Il demeure donc démontré que ce n'est plus aujourd'hui l'intérêt des consommateurs seuls qui réclame l'abolition de la taxe différentielle, ce ne sont plus d'unique considérations d'équité ou de justice distributive, l'intérêt du Trésor qui à son tour l'exige; c'est le faisceau de ce triple intérêt, accusé par l'évidence des faits, qui exige cette mesure de réparation d'abord, d'intérêt public ensuite.

Enfin, Messieurs, il faut remarquer, comme nous l'avons dit déjà, que le bassin du Centre expédie chaque année plus de 500,000 tonnes de charbon qui alimentent surtout les foyers domestiques; et si chaque tonne était dégrevée de la surtaxe injuste de 80 centimes qui la frappe, ce serait une somme de 400,000 francs laissée aux consommateurs et principalement à ceux dont les ressources sont les plus restreintes et qui ont le plus de peine à vivre. Et nous avons prouvé, je crois, que ce dégrèvement se résoudra, en définitive, en une consommation plus grande, partant en bien-être pour le consommateur, et, comme conséquence, en augmentation de trafic, ainsi que de produit, qui fera disparaître en peu de temps le léger sacrifice que l'État aura pu s'imposer momentanément.

Messieurs, dans un pays comme le nôtre où, à l'aide de l'élan irrésistible que nos libres institutions donnent au développement de tous les intérêts matériels aussi bien que moraux, la richesse se produit avec abondance et rapidité, et où les conditions de sa production tendent incessamment à la concentrer, et il est du devoir du législateur de chercher et de saisir toutes les occasions qui s'offrent à lui de donner satisfaction à cette partie essentielle du problème de la production de la richesse, sa bonne et saine distribution. Quel moyen de diffusion plus légitime, plus sacré, plus sain, pourrait jamais s'offrir à vous?

C'est parce que le projet de loi, qui du reste fera disparaître une révoltante iniquité, a ce caractère marqué d'être principalement utile aux consommateurs pauvres, qu'il y a tout lieu de croire que la Chambre l'adoptera avec empressement.

Quelle mesure a été prise, au milieu des temps difficiles que nous avons récemment traversés, qui ait produit le résultat que nous venons de signaler? Nous doutons qu'on puisse la citer, et cependant, nous le répétons, elle pourra être décrétée sans nuire à qui que ce soit, et sans compromettre d'une manière sérieuse les revenus du Trésor.

Messieurs, il y a quelques jours à peine que, dans une requête présentée à la Chambre, des négociants en charbons et propriétaires de bateaux à Bruxelles, ont demandé une nouvelle réduction des péages sur le canal de Charleroi, en général.

Cette requête a été renvoyée à la commission permanente d'industrie, qui, par l'organe de l'honorable M. Sabatier, a fait un rapport à la Chambre qui va être discuté. Les intéressés producteurs du Centre et consommateurs ne peuvent que donner leur adhésion la plus complète aux conclusions de ce rapport. Plus que qui que ce soit au monde, ils ont intérêt à ce que les péages soient aussi bas que possible sur le canal de Charleroi qui est la voie la plus importante qu'ils possèdent, les uns pour l'écoulement de leurs produits et les autres pour les recevoir à bon marché. Seulement, quelle que puisse être la réduction de ces péages, ils demanderont toujours, avec autant de justice que de raison, que l'on fasse disparaître la surtaxe inique dont ils souffrent depuis si longtemps, et qu'ils soient enfin admis à ne payer que conformément aux distances parcourues.

PROPOSITION DE LOI.

A partir du 1^{er} juillet 1858, les péages sur le canal de Charleroi seront perçus dans la proportion des distances parcourues.

Bruxelles, le 19 février 1858.

(Signé) H. ANSIAU, DE PAUL, C. THIÉFRY, H. DE BOZ,
F. A. MANILIUS, E. JACOMYNS, CAMILLE DE
BAST, CH. SAEYMAN, J. V. JOURET, ED. DE
MOOR, EUG. PRÉVINAIRE, J. G. DE NAYER,
A. DE PORTEMONT, L. FAIGNART, WANDER-
PEPEN, COOMANS.
