

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} JUILLET 1864.

Réduction et unification du droit de patente. — Abaissement des péages des voies navigables. - Amélioration des rivières, achèvement des canaux concédés.

[Pétition des propriétaires de bateaux de Rongy, analysée dans la séance du 8 juin 1864.]

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Par pétition du 1^{er} juin dernier, des propriétaires de bateaux de Rongy demandent :

- 1° La réduction et l'unification du droit de patente des bateliers;
- 2° La diminution des péages des voies navigables et notamment des canaux de Mons à Pommerœul et de Pommerœul à Antoing;
- 3° L'amélioration des rivières et canaux, et l'achèvement des canaux concédés

Jusqu'au 1^{er} janvier 1843, les bateliers ont été soumis au régime de la loi sur les patentes du 6 avril 1823; cette patente s'élevait alors à 60 cents et à 36 cents des Pays-Bas par tonneau, selon les matières à transporter.

La loi du 19 novembre 1842 vint modifier complètement ce régime, et réduisit la patente dans la proportion suivante :

- 1° 45 centimes par tonneau pour les navires et bateaux exclusivement employés au transport des engrais, cendres, fruits, légumes, grains, bois, charbons de

(1) La commission est composée de MM. SABATIER, *président*, LESOINNE, VAN ISEGHEN, BRACONIER, JANSSENS, JACQUEMYNS, DAVID, DE RONGÉ et CARLIER.

terre, chaux, minerais de toute espèce, fontes de fer, fer en barres, pierres, marbres, sable, gravier, décombres et immondices;

2° 75 centimes par tonneau pour les navires et bateaux non exclusivement employés au transport des objets indiqués au n° 1, ou servant à tous autres usages;

3° A 1 p. % du prix de fermage ou d'adjudication pour les bateaux, bacs et embarcations employés au service de passages fixes pour la traverse des fleuves, rivières ou canaux.

Une nouvelle loi du 28 décembre 1858 réduisit de 50 p. %, à partir de 1859, le droit de patente des bateliers établi par la loi du 19 novembre 1842, et le montant de ces patentes qui, en 1858, s'élevait à fr. 539,328 •
descendit, en 1859, à 194,452 65

Soit une différence de . . . fr. 164,875 37

prévue, à peu de chose près, par l'exposé des motifs de la susdite loi de 1858.

Outre ces réductions successives sur la patente, les bateliers ont encore l'avantage de n'être astreints à faire leur déclaration qu'au moment où ils commencent à naviguer, tandis qu'il suffit pour les autres patentables d'avoir exercé leur industrie l'année précédente pour qu'ils soient dans l'obligation de payer l'année entière.

La section centrale, chargée de l'examen du projet de loi de 1858, engageait le Gouvernement à s'occuper sans retard de la révision de la loi entière des patentes; partisans nous-mêmes de cette révision, nous nous joignons volontiers à ce qu'elle a dit, et nous espérons que M. le Ministre des Finances ne tardera pas à déposer un projet de loi sur cet objet. Si, contre notre attente, il ne pouvait être déposé dans le courant de la session prochaine, nous insisterions pour qu'il en détachât une seconde fois ce qui a rapport aux bateliers, en présence des efforts qu'ils doivent faire pour soutenir la concurrence des chemins de fer.

Les pétitionnaires nous paraissent également fondés à demander l'unification de ce droit. Il paraît étrange en effet que la patente diffère selon les produits à transporter, tandis que les péages restent les mêmes et lorsque la classification pour la patente des bateliers ne peut qu'entraver le mouvement commercial, sans grand profit pour l'État. En effet, si la réduction de la patente des bateliers n'a occasionné en 1859 qu'un déficit de fr. 164,875 37 c^s, alors que les droits étaient réduits de 22 centimes et de 37 centimes par tonneau suivant les catégories, il est certain que le déficit occasionné par l'unification, qui consiste à réduire de 15 centimes une catégorie seulement, ne serait pas assez important pour empêcher l'adoption immédiate d'une mesure déjà réclamée par la section centrale chargée d'examiner le projet de loi de 1858.

Nous avons à examiner maintenant la réclamation des pétitionnaires relative aux péages de toutes les voies navigables, et notamment des canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing. Ces canaux sont frappés d'un péage de 1 centime par tonne et par kilomètre pour aller à charge et revenir à vide.

Les pétitionnaires, invoquant la nécessité d'opérer les transports à bon marché, concluent à l'abaissement de ce taux.

Le Gouvernement ayant annoncé à la Chambre, dans la séance du 7 de ce mois, qu'une commission serait très-prochainement instituée à l'effet d'examiner les questions qui se rattachent aux péages de toutes les voies navigables du pays, nous croyons devoir laisser à cette commission le soin de décider si le taux de 1 centime par tonne kilométrique est trop élevé, en tant qu'il s'applique aux canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing.

Une réflexion nous sera cependant permise : chacun sait que les péages de nos voies navigables présentent des écarts considérables, et que les canaux que les pétitionnaires désignent particulièrement ne sont pas les plus maltraités.

C'est ce que démontre le tableau suivant :

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	PÉAGES perçus PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE pour aller à charge et revenir à vide.
Canal de Gand à Terneuzen — Gand à Bruges — Maestricht à Bois-le-Duc — Bruges à Ostende — du Moervaert — de Nieuport à Dunkerque — Mons à Condé — Pommerœul à Antoing — la Campine — Liège à Maestricht — Plasschendaël à Nieuport — Bruxelles à Charleroy Rivière canalisée de la Petite Nèthe — — Sambre Rivière l'Escaut — la Meuse — la Lys — l'Yser — le Démer et la Dyle — la Dendre	Francs. 0.00111075 0.00125 0.001374 0.004809 0.006 0.008457 0.01 0.01 0.01 0.01 0.01339 0.0162 0.01 0.012 0.0012 0.0016 0.004 0.00465 0.00486 0.005

Ainsi donc, les péages varient aujourd'hui sur les canaux dans la proportion de 1 à 15.

Les péages des rivières canalisées sont 8 et 9 fois plus élevés que sur certains canaux.

Enfin, en comparant entre eux les péages de nos rivières, on trouve qu'ils varient comme 1 est à 4.

Il semblerait donc rationnel, afin d'agir progressivement, de procéder avant tout à la révision d'un certain nombre de péages, dans le sens d'une plus grande uniformité et en vue de corriger ce qu'ils ont relativement d'excessif.

Ce travail étant fait, nous ne pourrions qu'applaudir à une extension de réforme qui permettrait de comprendre les canaux de Mons à Condé et de Pommerceul à Antoing dans un nouvel abaissement de péage, faisant ressortir la tonne kilométrique à un taux inférieur à 1 centime.

En dernier lieu, les pétitionnaires réclament l'amélioration des rivières et l'achèvement des canaux concédés. Votre commission, Messieurs, se joint unanimement à eux pour appuyer cette demande, et propose le renvoi de la pétition à MM. les Ministres des Finances et des Travaux publics.

Le Rapporteur,

CH. DE RONGÉ.

Le Président,

F. SABATIER.

