

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 9 MAI 1884.

---

### Suppression des droits de navigation sur les canaux et rivières.

(Pétitions des Président et Secrétaire de l'*International Schippers-Collegie*, à Anvers, et des Président et Secrétaire de la chambre de commerce de Liège, qui ont été présentées le 5 février et le 11 mars 1884.)

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE <sup>(1)</sup>, PAR M. VICTOR GILLIEAUX.

---

MESSIEURS,

La Chambre des Représentants a reçu, pendant la session actuelle, de nouvelles pétitions sollicitant la suppression des droits de navigation sur les canaux et rivières.

La première, adressée en janvier dernier par MM. les Président et Secrétaire de l'*International Schippers-Collegie*, à Anvers, donne les faits suivants comme arguments nouveaux :

1<sup>o</sup> Les expéditions de minerais de fer d'Espagne pour Ougrée qui, antérieurement à 1883, se faisaient par Anvers, ont pris la direction de Rotterdam, à cause du maintien des péages sur nos canaux;

2<sup>o</sup> La concurrence de ces derniers avec le chemin de fer est devenue impossible depuis l'application d'un tarif réduisant de 4 franc par tonne les conditions de transport des minerais étrangers importés en Belgique;

3<sup>o</sup> Les pétitionnaires croient que la lutte des charbons belges contre les produits similaires étrangers serait beaucoup plus facile sur le marché intérieur, si les péages sur nos canaux et rivières étaient supprimés.

---

(1) La commission est composée de MM. GILLIEAUX, *président*; THÉODORE JANSSENS, MEEUS, HOUTART, DE HEMPTINNE, NEEF, HARDY, PELTZER et BERGÉ.

Ils déclarent être convaincus que cette abolition ramènerait une ère de prospérité pour l'industrie des transports par eau, que l'intérêt général du pays en profiterait et qu'en réalité il ne serait pas difficile de remplacer par quelques économies les recettes relativement peu importantes que les droits de navigation procurent au Trésor.

Ils rappellent encore que les droits similaires ont été abolis en Prusse, en France et dans les Pays-Bas, et ils espèrent qu'il en sera bientôt de même en Belgique.

La deuxième pétition, par ordre de date, est recommandée par la Chambre de commerce de Liège. Elle provient d'un groupe de bateliers de la Meuse. Ils exposent que lors de l'abolition des droits de barrière, ils avaient espéré que le corollaire de cette mesure serait la suppression des péages sur les voies navigables, et que, jusqu'à présent, ils ont été trompés dans leur attente; — que leur situation, au lieu de s'améliorer, est aggravée encore par les réductions accordées par le chemin de fer de l'État sur les prix de certains transports, notamment par le nouveau tarif appliqué aux minerais de fer importés par Anvers et en destination des centres métallurgiques belges.

Les pétitionnaires insistent pour que la Législature vienne à leur aide par la suppression des droits de navigation.

Une troisième pétition en date du 8 mars, provenant de MM. les Président et Secrétaire de la chambre de commerce de Liège, a principalement en vue d'appuyer les deux premières que nous venons d'analyser. Elle se fonde également sur la réduction de tarif accordée aux transports de minerais par le chemin de fer de l'État, pour montrer l'urgence de l'abolition des péages sur les canaux et rivières. Recherchant en même temps l'origine de ces réductions de tarif, les auteurs de la pétition croient l'avoir trouvée dans ce fait que le Département des Travaux publics n'a plus dans ses attributions l'administration des ponts et chaussées.

Il nous est absolument impossible de saisir la corrélation qui pourrait exister entre les modifications introduites récemment par le chemin de fer de l'État dans quelques-uns de ses tarifs et les changements apportés dans les attributions de deux Départements ministériels. Le chemin de fer de l'État, comme toute entreprise similaire, cherche à augmenter la quantité de ses transports, et les réductions de tarifs sont le plus sûr moyen d'arriver à ce but. D'ailleurs, quand il en accorde, c'est toujours à la demande d'industriels, comme le cas s'est encore présenté à propos des minerais de fer importés en Belgique, et non dans le dessein de faire une plus forte concurrence, et encore moins, de nuire au batelage. En tout cas, l'administration des ponts et chaussées eût-elle encore été dans les attributions du Département des Travaux publics, que, sans aucun doute, la réduction de tarif dont il s'agit dans les requêtes prémentionnées n'eût pas moins été accordée.

L'État doit continuer à rester en possession du droit de régler les tarifs de chemin de fer pour pouvoir les exploiter le plus commercialement possible, surtout dans l'intérêt des industries nationales, et ce faisant, il hâte l'époque où il pourra supprimer les droits de navigation, puisqu'une intelligente exploitation de ses voies ferrées doit inévitablement améliorer la situation du Trésor.

D'ailleurs, il faut voir les choses comme elles sont. Lorsque le batelage peut enlever des transports aux chemins de fer, soit de l'État, soit des Compagnies, ne le fait-il pas ? Il n'est pas plus possible d'établir une limite à la concurrence des transporteurs qu'à celle de tous autres industriels.

Il ne reste pas moins vrai que la batellerie est digne de la plus vive sollicitude de la Législature, et celle-ci ne saurait trop se préoccuper de la débarrasser des charges qui pèsent sur elle. On a toujours vu, du reste, qu'elle n'a cessé d'accueillir avec une bienveillance marquante les réclamations qu'elle en a reçues. Les transports par eau sont indispensables à l'industrie et il importe d'en améliorer les conditions sous tous les rapports.

La Commission permanente de l'industrie n'a jamais varié dans son opinion à cet égard, chaque fois qu'elle a eu à s'occuper de requêtes semblables à celles dont nous venons de présenter un résumé.

Nous rappellerons notamment deux rapports présentés à la Chambre des Représentants, le 24 juin 1873 et le 16 mars 1876. L'honorable M. Meeus, organe de la Commission, concluait « que la suppression des droits de navigation serait une mesure utile et avantageuse à l'industrie de la batellerie, » dont les souffrances sont incontestables, et qu'il serait désirable que la » situation du Trésor permit l'abandon de la recette de 1,700,000 francs qui » forme le produit annuel des péages. »

Sous la date du 3 août 1881, M. Victor Gillieaux présentait un rapport sur une pétition de l'Association des bateliers flamands d'Anvers, et, au nom de la Commission permanente de l'industrie, déclarait que si celle-ci ne réclamait pas l'abolition complète et immédiate des droits de navigation, elle estimait cependant que l'on pouvait supprimer sans tarder les péages sur les canaux et rivières de peu de rapport; quant aux autres voies, dont la recette s'élève à environ 1,400,000 francs, elle demandait de réduire les droits approximativement d'un tiers chaque année, de manière à arriver à l'abolition de tous les droits de navigation dans un délai de trois ans.

La question fut de nouveau examinée dans un rapport présenté le 24 janvier 1883 par l'honorable M. Neef, sur une pétition de la Fédération des associations commerciales et industrielles de la Belgique exprimant des vœux relatifs au développement du commerce et de l'industrie belges.

A côté de la question de principe fort bien exposée dans ce document, il fait ressortir en même temps la grande diversité et l'inexplicable inégalité des péages existant sur les rivières et canaux en Belgique. De leur rapprochement, il résulte que les droits de navigation sont surtout élevés sur les voies qui servent aux districts industriels et charbonniers de la Belgique, c'est-à-dire les canaux du Hainaut, la Sambre, Charleroi-Bruxelles, Liège-Anvers, tandis que les produits anglais ne payent rien ou presque rien pour arriver par l'Escaut, le canal de Gand-Terneuzen, Ostende-Gand, de même que les produits français à la descente de la Lys ou du Haut-Escaut ou enfin les charbons de la Ruhr arrivant par le Rhin et les eaux hollandaises.

Toutes ces anomalies ne sont pas seulement injustes; elles sont, en outre, préjudiciables aux industries nationales. Elles n'ont que trop longtemps duré. Il est urgent de les faire disparaître par l'abolition complète des péages.

Chaque année la Chambre reçoit des requêtes dans ce sens ; elles ne feront que se multiplier, car le mouvement favorable à cette réforme se généralise et prend de jour en jour plus de consistance dans le pays. Toutes les industries la réclament, notamment l'industrie charbonnière qui y a le plus grand intérêt ; aussi a-t-elle été la première à demander l'abolition des péages et le comité général qui la représente renouvelle annuellement un vœu dans ce sens. Il est à notre connaissance que, dans une assemblée récente, ce comité a encore insisté en faveur de la réforme réclamée.

La Commission permanente de l'industrie persiste dans les conclusions de ses rapports précédents et demande le renvoi des pétitions dont elle vient de s'occuper à M. le Ministre des Finances.

*Le Président-Rapporteur,*

VICTOR GILLIEUX.

