

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 MARS 1885.

ABOLITION DES DROITS DE NAVIGATION.

(Pétitions de la Société internationale des bateliers d'Anvers (*Internationaal Schippers-Collegie van Antwerpen*) et de la Société commerciale, industrielle et maritime d'Anvers, présentées le 19 décembre 1884 et le 13 février 1885.)

RAPPORT

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

MESSIEURS,

L'Association internationale des bateliers d'Anvers (*Internationaal Schippers-Collegie van Antwerpen*), par une requête en date du 19 décembre 1884, rappelle à la prompte et sérieuse attention du législateur l'abolition des droits sur les voies navigables, « abolition unanimement préconisée et qui ne rencontre plus de contradicteurs ».

La Société commerciale, industrielle et maritime, dans son rapport sur le mouvement de la place d'Anvers en 1883, s'exprime à ce sujet de la manière suivante :

« Il est devenu urgent de décréter le dégrèvement des canaux ; avec un développement régulier et l'importation des matières premières, les canaux sont l'auxiliaire indispensable des transports économiques. L'industrie de la navigation intérieure souffre ; non seulement les péages sont différents sur les divers canaux, mais ils constituent une charge trop lourde, tant pour cette industrie que pour le transport des marchandises pondéreuses de peu de valeur.

(1) La commission est composée de MM. JANSSENS, président ; MEEUS, DE HEMPTINNE, GILLIEUX, BEECKMAN, DUMONT, SYSTEMANS, DE RUYN et DE LAET.

» C'est incontestablement là que s'opérera, à la satisfaction générale, la première des réformes fiscales attendues depuis longtemps. L'affranchissement de l'Escaut, l'abolition des barrières, appellent leur complément logique et indispensable : le libre parcours des rivières et canaux. »

Les pétitionnaires croient inutile de répéter les considérations qui ont été développées dans un grand nombre de requêtes antérieures et qui sont restées sans réplique.

Ils font cependant observer que la réduction des tarifs de chemins de fer a amené l'abaissement du fret par bateaux, perte irréparable qu'ils subissent sans se plaindre, parce qu'elle est la conséquence d'un progrès économique favorable à la généralité, et ils constatent que toute réduction de droits et péages a toujours donné des résultats favorables.

Ils ajoutent que la batellerie, seule de toutes les autres branches de commerce et d'industrie, se trouve avoir l'État pour concurrent, alors que, par contre, elle est forcée de contribuer aux besoins de son concurrent. La batellerie ne réclame ni faveurs, ni privilèges. Elle demande à être traitée comme le transporteur sur les grandes routes; elle sollicite l'égalité devant la loi pour les transports par les eaux intérieures.

Les pétitionnaires terminent en faisant remarquer qu'il n'est pas douteux que la grande et utile réforme qu'ils préconisent, loin de causer une perte pour les finances publiques, ferait à bref délai trouver une compensation dans le nombre croissant des arrivages, dans le séjour plus prolongé des navires trouvant ici un fret de retour, par les augmentations de recettes, tant directes qu'indirectes, qui en seraient la conséquence.

La Société commerciale, industrielle et maritime d'Anvers, par une requête du 13 février 1885, sollicite également la suppression des droits de navigation.

Elle base principalement sa requête sur l'importance de nos exportations et de nos importations par les chemins de fer hollandais et les ports de Terneuzen et de Rotterdam, au détriment des ports et des transporteurs belges.

La commission permanente de l'Industrie s'est souvent occupée de requêtes semblables émanant de bateliers, de négociants et d'associations industrielles et commerciales du pays.

Elle a présenté à la Chambre de nombreux rapports sur cette réforme économique, dans laquelle nous avons été devancés par les pays voisins, l'Allemagne, la Hollande et la France.

Nous citerons notamment les rapports de l'honorable M. Meeus, en date du 24 juin 1875 et 16 mars 1876, le rapport de l'honorable M. Neef, déposé le 24 janvier 1885, et les rapports de M. Gillieaux, soumis aux séances du 5 août 1881 et du 9 mai 1884.

La commission permanente de l'Industrie n'a jamais varié dans son opinion à l'égard de la suppression des péages.

La grande inégalité des péages existant sur les rivières et les canaux en Belgique, n'est pas seulement injuste, mais elle est excessivement préjudiciable aux industries nationales, car les produits anglais ne payent rien ou presque rien, pour arriver à Gand ou à Anvers. Il en est de même des produits français, à la descente de la Lys ou du Haut-Escaut, et enfin des charbons allemands, arrivant par le Rhin et les eaux hollandaises.

La batellerie a droit à toute la sollicitude du législateur. Son rôle dans le mécanisme industriel et commercial a une importance considérable, et cependant personne n'ignore que l'industrie de la batellerie est excessivement précaire et qu'elle est menacée dans son existence.

La commission reste d'avis qu'il est du devoir du Gouvernement de suivre, sans tarder, l'exemple de l'Allemagne et de la France s'il veut nous permettre de conserver nos marchés intérieurs et de lutter avec ces pays sur certains marchés étrangers pour la vente de nos charbons et d'autres produits. La commission persiste donc dans ses conclusions précédentes et elle demande le renvoi à M. le Ministre des Finances de la pétition de l'Association internationale des bateliers d'Anvers et de la Société commerciale, industrielle et maritime de la même ville.

Le Rapporteur,

VICTOR GILLIEAUX.

Le Président,

TH. JANSSENS.

