

(1)

(N<sup>o</sup> 77.)

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 24 JANVIER 1885.

Vœux relatifs au développement du commerce et de l'industrie belges.

(Pétition de la Fédération des associations commerciales et industrielles de la Belgique, présentée le 21 novembre 1882.)

### RAPPORT

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

MESSIEURS,

La Fédération des associations commerciales et industrielles de la Belgique sollicite l'intervention de la Chambre en faveur de la réalisation des vœux suivants qui ont été émis par le congrès industriel et commercial de Liège en 1881 :

I. — Le congrès émet le vœu que les droits de navigation soient abolis en Belgique;

II. — Le congrès émet le vœu que les règlements sur la navigation des canaux soient révisés; que la navigation nocturne soit autorisée, ou tout au moins que le passage des ponts et écluses puisse se faire une heure avant le lever et une heure après le coucher du soleil;

III. — Le congrès, s'occupant avec intérêt du projet d'établissement d'un port en eau profonde sur les côtes belges, émet le vœu de voir donner à l'étude de cette question la solution la plus prompte possible;

IV. — Le congrès émet le vœu de voir supprimer les droits de feux et de fanaux qui grèvent la navigation maritime;

---

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

V. — Le congrès émet le vœu de voir supprimer ou du moins réduire notablement les droits de pilotage;

VI. — Le congrès émet le vœu que le Gouvernement crée, pour le commerce et l'industrie, des musées ou expositions permanentes de produits bruts ou fabriqués où toutes les marchandises d'origine belge seraient accueillies.

La Fédération a adopté le vœu qui précède avec l'amendement suivant :

Que le Gouvernement installe, dans les centres industriels belges, des musées de produits consommés à l'étranger.

VII. — Le congrès, espérant que le Gouvernement prendra en sérieuse considération les observations qui ont surgi dans sa séance du 27 juillet, sollicite la réorganisation du corps consulaire; il émet le vœu que ce dernier soit rendu fort par un nombre de consuls en rapport avec l'importance des relations de la Belgique à l'étranger, et expérimenté, par le choix des fonctionnaires initiés au commerce et à l'industrie, et ayant obtenu un diplôme d'un jury d'examen; il demande qu'une école consulaire soit créée, et en attendant cette réorganisation, que le règlement de 1857 soit appliqué.

VIII. — Le congrès émet le vœu qu'il soit institué un Ministère spécial du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, dont l'utilité est reconnue depuis longtemps par de nombreux intérêts.

Toutes les réformes proposées sont déjà anciennes :

Longuement discutées par les associations permanentes que la chose concerne, par les congrès industriels et par la presse, elles ont été à différentes reprises portées au Parlement. Nous croyons peu opportun de procéder maintenant à un examen détaillé de ces vœux, car pour la plupart d'entre eux nous ne pourrions avoir la moindre chance de les voir accueillir. Ils se traduisent sans exception, soit par des dégrèvements de taxes ou de péages, soit par des demandes de travaux ou de créations qui devraient entraîner l'État à des dépenses souvent considérables.

La situation actuelle du Trésor devant nécessairement imposer de grands ménagements, nous croyons plus utile aux intérêts mêmes qui sont engagés de ne pas accumuler les revendications, quelque désirables qu'elles puissent être pour la prospérité industrielle et commerciale du pays, et de ne soulever pour le moment que les questions qui présentent un certain caractère d'urgence en raison de la discussion qui doit s'engager prochainement à la Chambre au sujet de la création des nouvelles ressources et à la substitution possible de certains impôts. Parmi ces derniers, nous croyons devoir ranger les droits de navigation sur les canaux et rivières. Leur abolition est réclamée depuis longtemps par les associations commerciales du pays et par des membres des Chambres législatives. Nous nous en référons, à ce sujet, au rapport fait, au nom de la commission permanente de l'industrie, par M. Victor Gillieaux le 5 août 1881.

Aux puissantes considérations que l'honorable rapporteur a fait valoir,

nous ajoutons quelques observations complémentaires sur les points principaux de la question.

Nos renseignements sont puisés dans des documents officiels publiés par le Département des Travaux publics.

Les droits de navigation perçus sur les voies navigables appartenant à l'État sont très variables.

C'est ainsi, par exemple, qu'on paye :

- 1 centime par kilomètre et par tonneau de chargement sur les canaux de Charleroi à Bruxelles, Mons à Condé, Pommerœul à Antoing;
- 75 centimes par tonne-kilomètre sur les canaux de Liège-Maestricht, Meuse à l'Escaut et embranchements (Campine), la Sambre et l'Ourthe;
- 50 centimes sur l'Yser, canal de Nicuport, Plasschendacle à Nicuport, Gand à Terneuzen (bateaux d'intérieur);
- 25 centimes sur le canal de la Lys à Roulers;
- 20 centimes sur le canal de Gand à Ostende;
- 12 centimes sur la Lys canalisée;
- 8 centimes sur le Haut-Escaut de la frontière à Gand;
- Rien sur l'Escaut en aval de Gand, le Rupel, Gand-Terneuzen (navigation maritime).

Il résulte de ces tarifs que les péages 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.

Pour Gand, par exemple, les droits de navigation perçus par l'État sont :

- 1° Produits français amenés par la Lys, parcours sur le territoire belge 112 kilomètres, droit total, fr. 0.154 par tonne;
- 2° Charbons anglais amenés par Ostende, parcours 118 kilomètres, droit fr. 0.236;
- 3° Charbons anglais amenés par Terneuzen, 19 kilomètres, droit fr. 0.00.
- 4° Charbons de Mons, parcours 145 kilomètres, droit fr. 0.48 environ.

Pour Anvers les droits de navigation seraient :

- 1° Charbons de Charleroi, 150 kilomètres, fr. 1.00 en moyenne, dont fr. 0.74 pour l'État, le reste pour la ville de Bruxelles qui exploite le canal de Willebroeck;
- 2° Charbons de Liège, 155 kilomètres, fr. 1.00 environ.
- 3° Les charbons anglais et allemands importés par mer ou par la Hollande ne payent aucun droit de navigation sur tout leur parcours, les droits étant abolis en Hollande et en Prusse.

4° Les charbons français pourraient descendre l'Escaut depuis la frontière jusqu'à Anvers (230 kilomètres), moyennant un droit de fr. 0.09 environ.

Cette inégalité de droits paraît encore plus frappante si l'on consulte la carte comparative des dépenses et des recettes faites par l'État, de 1830 à 1880.

En voici un extrait :

	DÉPENSES.	RECETTES.
Hainaut . . . . . fr.	57,450,000	56,000,000
Brabant . . . . .	13,800,000	16,800,000
Flandres . . . . .	76,400,000	8,200,000

Les autres provinces accusent des déficits moins importants que ceux des Flandres.

En d'autres termes, les canaux du Hainaut et de Charleroi à Bruxelles, sur lesquels les tarifs sont les plus élevés, ont amorti au delà des dépenses qu'ils ont occasionnées.

La dépense et la recette moyennes par kilomètre ont été depuis 1830 sur les canaux de :

	DÉPENSES.	RECETTES.
Pommerœul à Antoing . . . . . fr.	5,535	11,150
Mons à Condé . . . . .	2,698	8,460
Charleroi à Bruxelles . . . . .	5,260	10,750
Sambre . . . . .	3,550	4,950

tandis que toutes les autres voies accusent des déficits souvent considérables, et ne couvrent même pas leurs frais d'entretien.

Ce qui précède nous semble indiquer que le système actuel laisse à désirer et que des modifications sérieuses doivent finir par s'imposer.

On ne comprend pas pourquoi l'État, qui accorde un tarif uniforme pour les chemins de fer, le refuserait pour les péages des canaux; il semblerait même que l'uniformité se justifie moins pour les voies ferrées.

Une ligne de plaine à grand trafic permet d'abaisser le prix de revient du transport beaucoup au-dessous de ce que celui-ci coûte sur une ligne accidentée et à faible mouvement. Peut-être comprendrait-on que la taxe fût plus élevée sur la seconde que sur la première; mais pour les canaux, c'est précisément l'inverse qui se présente: les tarifs sont insignifiants sur les voies en déficit, et l'on majore le droit sur les voies fréquentées.

Il y a là, il faut le reconnaître, une inégalité choquante qu'il est désirable de voir disparaître.

Pour uniformiser la perception des droits, tout en maintenant la recette actuelle, on devrait établir une moyenne qui serait un abaissement pour les tarifs les plus élevés et un relèvement pour les autres. Il ne nous paraît pas possible de réclamer semblable mesure; elle aurait pour conséquence inévitable de tarir la source des recettes et de tuer, dans la plus grande partie du

pays, l'industrie du batelage qui n'est guère prospère et qui a droit à toute notre sollicitude.

Le seul procédé d'égalité qui ne froisserait aucune situation acquise serait de prendre comme unité les taux les plus bas, c'est-à-dire de supprimer complètement les péages.

Le pays a applaudi à la suppression des barrières sur les routes de l'État; on invoquait avec raison l'intérêt général en faveur de cette utile réforme.

Nous estimons que les mêmes raisons militent en faveur de la suppression des péages sur les voies navigables.

Dans un discours prononcé au Sénat le 15 juin 1881, M. le Ministre des Finances a déclaré qu'il était désirable de dégrever les charges qui pèsent sur la navigation intérieure. Il a bien voulu reconnaître que le tarif des péages, défendu dans un but purement fiscal, devait être révisé.

Aujourd'hui qu'il s'agit de créer des ressources nouvelles dont l'impôt n'est pas encore déterminé, M. le Ministre ne croit-il pas que le moment soit venu de penser à cette œuvre de justice, d'un intérêt qui nous paraît autrement capital pour le pays que la recette relativement modeste que M. le Ministre hésite à abandonner.

Nous attirons également l'attention du Gouvernement sur la nécessité de réviser les règlements de navigation. Si la circulation nocturne ne peut être concédée d'une manière absolue, il serait tout au moins désirable de prolonger les heures pendant lesquelles la navigation pourrait être autorisée.

Avant de terminer ce rapport, nous croyons opportun de nous occuper également des vœux relatifs aux droits de feux et de fanaux et aux droits de pilotage.

D'après le dernier rapport annuel du Ministère des Travaux publics, les recettes et dépenses de ces services ont été :

	RECETTES.		DÉPENSES.	
	1880.	1881.	1880.	1881.
Phares et fanaux. . . . .	664,567	624,198	99,651	106,468
Pilotage. . . . .	1,912,142	1,757,079	1,807,047	1,688,261

Dans les circonstances actuelles, nous ne croyons pas devoir réclamer l'abolition de ces droits qui ne représentent pour le Trésor que la juste rémunération d'un service rendu, surtout pour le pilotage.

Mais nous demandons au Gouvernement s'il ne serait pas possible que la ristourne de ces droits, accordée déjà en certains cas, soit consentie en principe pour toute compagnie s'engageant pour un temps déterminé à maintenir un service avec départs à dates fixes entre un port belge et un port transocéanique.

C'est à ces termes que se réduit une nouvelle pétition de la Fédération des associations commerciales qui renonce pour le moment à réclamer la suppression radicale indiquée en tête de ce rapport.

Dans ces conditions ainsi limitées, nous recommandons vivement l'examen

de cette demande à la sollicitude éclairée du Gouvernement. A cette époque troublée où les pays qui nous entourent ont élevé des barrières douanières que la science économique semblait avoir condamnées pour toujours, l'industrie doit impérieusement diriger les efforts de sa production vers l'exportation lointaine.

Nous croyons que la mesure préconisée, qui se justifie par les avantages indirects qu'en retirerait le pays, serait de nature à multiplier les relations directes et régulières de la Belgique vers les marchés transatlantiques.

A l'unanimité des membres présents, la Commission permanente de l'industrie propose de renvoyer les pétitions à MM. les Ministres des Finances et des Travaux publics.

*Le Rapporteur,*

O. NEEF.

*Pour le Président,*

VICTOR GILLIEAUX.

