

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MARS 1888.

RISTOURNE DE TAXES DE PILOTAGE, FEUX ET FANAUUX.

(Pétition de MM. Th. Engels et C^{ie}, présentée le 16 novembre 1886.)

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La pétition de MM. Théod. Engels et C^e, sur laquelle nous avons l'honneur de vous faire rapport, est datée d'Anvers, 5 novembre 1886. Le retard qu'en a subi l'étude est dû en partie à cette circonstance que le renvoi n'en a pas été fait directement à votre commission du commerce et de l'industrie, et en partie aussi au temps qu'a exigé l'obtention de divers renseignements que nous avons demandés, tant au service du pilotage à Anvers et à l'administration de la marine qu'aux pétitionnaires eux-mêmes.

Ceux-ci sollicitent la restitution des droits de feux-fanauux et de pilotage en faveur de leur ligne sur Boston desservie par les bateaux à vapeur *Jan Breydel*, *Pieter de Coninck*, *de Ruyter* et *Herman*, tous sous pavillon belge, ligne qu'ils ont organisée depuis quatre ans.

Ils affirment, et les documents que nous avons recueillis démontrent que c'est à bon droit ; que les départs de cette ligne ont été réguliers et que l'entreprise a augmenté l'exportation de plusieurs articles de l'industrie belge, notamment des verres à vitre, glaces, fers, aciers et houilles.

Les pétitionnaires font encore remarquer que la demande en restitution qu'ils vous soumettent, est appuyée par la société commerciale et indus-

(1) La commission de l'industrie est composée de MM. MEEUS, président, NEEF-ORDAN, GILLIEUX, JANSSENS, SYSTEMANS, DE LAET, DE HENPTINNE, DUMONT, NOËL, BEECKMAN et DE SMET DE NAEYER.

truelle d'Anvers (chambre de commerce), ainsi que par une demande adressée au Gouvernement par les principales maisons de commerce de cette place.

Les dépenses annuelles que nécessite le service sur Boston montent à environ deux millions de francs et, comme Anvers est le port d'attache de la ligne, elles se font exclusivement, tant pour le ravitaillement que pour la chauffe, la main-d'œuvre et les réparations, au profit de l'industrie nationale, ce qui, soit dit en passant, n'est pas le cas pour la plupart des lignes subsidiées et exemptées des droits de feux-fanaux et autres.

D'autre part, comme nous venons de le faire observer, on ne saurait contester que l'établissement de la ligne Anvers-Boston a grandement contribué à favoriser l'exportation des produits de l'industrie belge vers ce port des États-Unis, avec lequel nous n'avions, avant la création de ce service, que des relations assez rares et très limitées.

A ces divers titres il semblerait à première vue que la ligne Théod. Engels aurait été depuis longtemps en droit de réclamer sinon un subside du moins l'exemption des divers droits de navigation que prélève l'État. Cependant deux motifs de refus pouvaient lui être opposés. D'une part, la ligne, bien qu'elle fût suffisamment régulière, n'avait pas de départs à jours fixes; de l'autre, tout en étant directe au départ, elle ne l'était pas rigoureusement au retour, ses steamers faisant pour cette partie du voyage escale à New-York.

Aujourd'hui, Messieurs, la première objection disparaît. En effet, les pétitionnaires déclarent être prêts à partir à *dates fixes* au moins une fois par mois et à augmenter le nombre de ces départs dès que la nécessité s'en fera sentir.

Quant à la seconde, elle ne saurait, ce nous semble, justifier un refus. Si l'État accorde des avantages à certaines lignes, ce n'est certes pas autant dans le but d'amener en Belgique les marchandises que fournissent les ports étrangers, qu'en celui de trouver dans ces ports des débouchés nouveaux, plus étendus ou mieux assurés pour les produits de notre industrie nationale.

L'escale à New-York, opérée dans l'unique but de parfaire une cargaison de retour, forcément demeurée incomplète à Boston, ne pourrait donc être imputée à grief à la ligne que s'il en devait résulter une irrégularité dans le service. Or, nous ne supposons pas que ce cas soit à prévoir, ni même qu'un ou deux jours de retard pour le voyage de retour entraîne de bien grands inconvénients, puisqu'il n'empêchera pas le départ mensuel d'Anvers d'avoir lieu à dates fixes.

La Chambre sait que la suppression absolue des droits de feux-fanaux et même des droits de pilotage est vivement désirée par le commerce et l'industrie du pays tout entier. Déjà à plusieurs reprises et toujours avec plus d'instance la « Fédération des associations commerciales et industrielles de la Belgique » lui a fait connaître ses vœux à cet égard. Récemment encore vous nous avez renvoyé pour rapport une pétition en ce sens que vous a adressée, au nom de cette fédération, sa section de Bruges.

Si sous prétexte ou à cause de la situation du Trésor, l'État n'a pas cru pouvoir procéder jusqu'ici, soit à la suppression totale de ces droits, soit même à leur abolition graduelle, ce qui ne serait à tout prendre que le complément rationnel des frais immenses faits pour l'amélioration de nos ports, ne pourrait-il tout au moins se rendre au vœu exprimé en ces termes par les pétitionnaires brugeois :

« L'importance de la mesure a été reconnue par le fait de la ristourne accordée à diverses lignes transatlantiques; mais on ne comprend point pourquoi dans un pays où l'égalité devant l'impôt est de règle, la même faveur n'est pas accordée à tout service régulier qui en fait la demande en s'engageant à organiser des départs à dates fixes. »

Votre commission du commerce et de l'industrie, se ralliant à ce vœu, croit donc devoir vous proposer, Messieurs, le renvoi de la pétition de MM. Théod. Engels et C^{ie}, à M. le Ministre des Chemins de fer et de la Marine en la recommandant à sa toute bienveillante attention pour l'avenir. Quant à l'action rétroactive, c'est-à-dire à la ristourne des droits déjà payés, elle ne peut se prononcer avec la même netteté. Certes les nombreux et importants services rendus par cette ligne et que nous avons signalés plus haut, ne sauraient pas plus être contestés que ne peut l'être son caractère absolument national, ses steamers ne naviguant pas seulement sous pavillon belge, mais ayant aussi Anvers pour port d'attache et prenant tous leurs approvisionnements dans le pays. Seulement elle n'a pas été astreinte à la condition imposée à toutes les lignes partant directement d'Anvers : le départ à dates fixes.

Elle n'est donc pas fondée à réclamer la ristourne à titre de droit. Toutefois, votre commission du commerce et de l'industrie ne verrait pas d'inconvénient à la lui accorder, soit intégralement, soit partiellement, à titre de récompense pour services rendus. Elle s'abstient cependant d'émettre un vœu à cet égard.

Par contre, elle croit devoir profiter de l'occasion que lui fournit le présent rapport, pour appeler toute l'attention du Gouvernement sur les dangers réels dont est menacé le port d'Anvers par suite des charges trop lourdes qui y pèsent sur la navigation.

Nul n'ignore aujourd'hui quels persévérants et vigoureux efforts sont faits par les ports concurrents de France, de Hollande et d'Allemagne, pour porter atteinte au commerce de la Belgique et spécialement pour enlever au grand port belge le commerce de transit.

Parmi les mesures prises contre nous, il en est que nous ne saurions combattre, au moins par des moyens directs. Telles sont, entre autres, les fortes réductions de tarifs accordées sur un long parcours intérieur par les chemins de fer français et allemands, aux marchandises chargées dans les ports du Havre, de Dunkerque, de Hambourg et de Brême. Il en est d'autres qu'il dépend de nous de neutraliser dans leurs effets. Parmi ceux-ci nous citerons en première ligne la diminution des frais de port. On sera peut-être étonné d'apprendre qu'en ce moment Anvers est un des ports les plus chers de l'Europe. Et pourtant le fait a été établi au moyen de chiffres précis

et détaillés, dans une série d'articles remarquables sur la situation de notre navigation, publiés par le journal *l'Escout*, articles qui fixent en ce moment même l'attention des négociants et des économistes.

Des données qu'ils fournissent, il résulte qu'en prenant pour point de comparaison un vapeur de 754 tonnes de jauge nette anglaise, soit environ 1,500 tonnes de portée de chargement à l'entrée et à la sortie, ce navire paie à titre de charges officielles de tout genre :

A Anvers	fr. 1,887 39
Au Havre.	1,486 86
A Dunkerque	1,427 11
A Rotterdam	840 54
A Bremerhaven.	875 50
A Hambourg.	733 73

Dans un seul port, le port français de Rouen, les charges sont supérieures à ce qu'elles sont à Anvers et montent à fr. 2,067-57. Mais aussi ce port est-il exclu de tous contrats d'affrètement à moins qu'il n'y soit stipulé une augmentation de fret.

Anvers ne peut donc concourir avec ses rivaux si ce n'est par ses lignes régulières auxquelles, sans tenir ici aucun compte des subsides, il est fait restitution des droits de feux-fanaux, équivalant pour le steamer de comparaison à une décharge de fr. 190-96 et la ristourne des droits de pilotage, si on la pouvait accorder, de fr. 610-11, soit ensemble fr. 804-07; ce qui rendrait Anvers moins cher que le Havre et Dunkerque et lui permettrait de rivaliser avec Rotterdam, Bremerhaven et Hambourg.

Une première mesure à prendre, ce serait donc de multiplier et d'étendre les lignes à destination constante et déterminée et à départ à date fixe.

Pour parvenir à la création de lignes de ce genre, point ne serait nécessaire d'avoir recours au système des subsides; il suffirait de décréter en leur faveur la restitution des droits de feux et fanaux et, si possible, de pilotage.

Sans doute ce serait là encore un sacrifice à faire par le Trésor; mais ce sacrifice serait-il aussi considérable qu'il le peut paraître à première vue? Ne serait-il pas compensé par d'autres recettes que l'État ne fait pas et ne peut faire aujourd'hui?

Faisons observer aussi que le Trésor ne perçoit pas en ce moment les droits auxquels on lui demande de renoncer dans l'avenir. Les lignes auxquelles ils seraient afférents n'existent pas encore et ne se créeront point si elles doivent être astreintes au régime actuel. En les plaçant sous le régime de la décharge, l'État ne fait donc pas un sacrifice actuel, il renonce à une recette future, recette qui, nous le répétons, lui échapperait d'ailleurs s'il se refusait à apporter une modification à l'état actuel des choses. Mais ne verrait-il pas lui échapper du même coup celles qu'un mouvement régulier et plus étendu de la navigation doit assurer à d'autres services publics et spécialement à nos chemins de fer? Et d'ailleurs, un homme d'État pour-

rait-il se résoudre à ne point tenir compte de l'impulsion qu'imprimerait à notre travail industriel la certitude de pouvoir toujours expédier à peu de frais et à prix fixe ses fabricats dans tous les pays qui y peuvent servir de débouchés?

Une autre considération peut encore entrer en ligne de compte. Le rachat du péage de l'Escaut, péage dont la charge incombait tout entière au Trésor, a été opérée bien moins au profit de la navigation, qui ne le supportait pas, qu'à celui de nos finances qui y étaient le principal, on peut même dire le seul intéressé. Que l'on calcule la somme que le Gouvernement belge aurait aujourd'hui à payer à celui de la Hollande du chef du remboursement des péages, et l'on verra combien peu est considérable le sacrifice qu'on lui demande pour sauver l'avenir du port d'Anvers et, nous osons le dire sans crainte d'être démenti, celui de l'industrie belge.

Mais en admettant même que le temps ne soit pas venu de décréter, à titre de mesure générale, le dégrèvement que votre commission du commerce et de l'industrie croit devoir signaler à l'attention du Gouvernement et de la Chambre, on doit reconnaître que la situation du port d'Anvers exige qu'il soit avisé sans retard aux moyens de sauvegarder son avenir.

Un de ces moyens nous venons de l'indiquer. C'est d'accorder à toutes les lignes régulières, à départ à date fixe, le dégrèvement des droits de feux-fanaux et autres.

Il en est un autre, qui n'est d'ailleurs que l'application d'une mesure de pure justice et pour la réalisation duquel, nous n'en doutons pas, le Gouvernement, propriétaire pour les onze douzièmes des quais du fleuve, n'aurait pas de peine à se mettre d'accord avec l'administration communale d'Anvers, propriétaire des docks et des bassins.

De tout temps les navires qui arrivent à Anvers et s'y mettent à quai, soit dans le fleuve, soit dans les bassins, sont astreints à payer les droits afférents à ce service, en raison de leurs tonneaux de jauge et non pas de leurs tonneaux de charge. Or, il se fait souvent qu'un bâtiment nous arrive avec un chargement incomplet, soit même sur lest; il se fait aussi que des navires qui visitent notre port à titre d'escale ont reçu la plus grande partie de leur chargement dans le port de départ et viennent simplement prendre en Belgique un complément de charge ou bien, en sens inverse, qu'ils n'y débarquent qu'une certaine quantité de marchandises, le restant étant réservé à leur port principal de destination.

Il résulte de la façon actuelle d'appliquer le droit de quai une notable aggravation des frais. En supposant qu'un navire ait embarqué les trois quarts de son chargement dans son port de départ, et qu'il vienne prendre à Anvers le quart restant, la totalité des droits de quai pèsera sur ce quart-là et le prix du fret sera augmenté en conséquence.

De tels errements sont-ils basés sur l'équité? Est-il, étant donnée la concurrence des ports rivaux, de bonne et prudente administration de les maintenir? Qui nous dira combien de navires évitant aujourd'hui le port d'Anvers, y feraient escale s'ils n'avaient à y acquitter les droits de quai que sur le tonnage utile?

Il y a donc là, et pour le Gouvernement et pour la ville d'Anvers, à réaliser une réforme qui, nous le répétons, constituerait en même temps un acte de justice et un acte de bonne et prévoyante administration économique.

Une conséquence immédiate de cette mesure mérite d'être signalée ici ; car, bien qu'elle ressorte à un autre ordre d'idées que celui qui nous décide à la réclamer, elle n'en est pas moins d'une importance réelle, d'un intérêt de premier ordre. A Anvers, la statistique maritime est loin d'être établie sur des bases sérieuses. Telle qu'elle est faite elle ne saurait nous fournir que des données illusoires, des chiffres décevants. Elle nous apprend, il est vrai, le nombre des bâtiments entrés et sortis du port et nous renseigne sur le total du tonnage. Mais celui qui voudrait s'appuyer sur ces données pour s'éclairer sur le mouvement réel, utile de la navigation de notre port, serait sûr d'avance d'être induit en erreur, de se tromper de la manière la plus grave. En effet, tout bâtiment qui entre, est compté pour sa jauge entière et il en est de même à la sortie. Et pourtant il s'en faut de beaucoup que bon nombre de ces navires aient leur chargement complet soit à l'entrée, soit à la sortie. Or, ce qu'il importe de connaître, c'est, non pas l'importance de jauge d'un bâtiment ; mais son importance effective, c'est-à-dire ce qu'en réalité il nous apporte ou nous enlève en marchandises.

Dans la situation actuelle des choses, les moyens de contrôle à cet égard nous font absolument défaut. Il n'en serait plus de même le jour où les droits de quai seraient perçus, non plus sur la totalité des tonneaux de jauge d'un navire, mais sur son chargement effectif, tant à l'entrée qu'à la sortie.

On comprend qu'il serait téméraire de tenter d'indiquer, même d'une manière approximative, la part qu'il y aurait à rabattre de notre mouvement maritime apparent, mais, nous n'hésitons pas à affirmer que cette part serait considérable. Dans les ports où l'on fait cette distinction entre le mouvement apparent et le mouvement utile, on constate qu'entre l'un et l'autre il existe un écart qui, en moyenne, ne reste guère inférieur à 25 p. $\%$. A Dunkerque, par exemple, pour l'exercice 1886, un mouvement de jauge de 2,253,836 tonnes a été réduit comme mouvement utile, au chiffre de 1,722,604 tonnes. Et l'auteur des articles de l'*Escaut*, à qui nous empruntons cette donnée, fait observer avec beaucoup de raison qu'à Anvers cet écart serait bien plus important, puisque nous possédons en plus grand nombre que le port français des lignes d'escale dont les navires d'une capacité de jauge de 2,000 à 3,000 tonnes, tels que ceux du *Nord-deutscher Lloyd*, ne prennent dans la règle à Anvers qu'un complément de charge montant à 400 ou 500 tonneaux.

Pour résumer les divers points touchés dans ce rapport, votre commission du commerce et de l'industrie a l'honneur de vous proposer :

1° De renvoyer à M. le Ministre des Chemins de fer et de la Marine, la pétition de MM. Engels et C^{ie} avec un avis favorable ;

2° De recommander à M. le Ministre des Chemins de fer et de la Marine et à M. le Ministre des Finances :

a. L'étude de la suppression générale des droits de feu et fanaux et, si possible, de ceux de pilotage ;

b. En attendant que cette étude puisse être faite, d'étendre le régime de la ristourne de ces droits à toutes les lignes de navigation qui accepteraient la condition de départ régulier à jour fixe ;

c. De s'entendre avec la ville d'Anvers sur un système qui pour la perception des droits de quai, substituerait au tonneau de jauge le tonneau de charge utile ;

d. D'introduire pour la statistique du mouvement du port d'Anvers un système qui permette de constater, tant à l'entrée qu'à la sortie, l'écart entre la jauge officielle et le chargement réel des navires.

Le Rapporteur,

J. DE LAET.

Le Président,

EUGÈNE MEEUS.
