

(A)

( N° 116. )

---

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 18 MARS 1868.

---

## SUPPRESSION DES IMPÔTS DES BATELIERS.

(Pétitions des bateliers, doyens et administrateurs de la Société mutuelle des bateliers de Tournai, en date des 18 mars et 6 novembre 1867.)

---

### RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Par pétitions datées de Tournai, les 18 mars et 6 novembre 1867, des bateliers, doyens et administrateurs de la Société mutuelle des bateliers de Tournai, demandent la suppression des impôts auxquels ils sont soumis. Ils font ressortir l'impossibilité, qu'ils disent exister pour le batelage, de soutenir la concurrence avec les chemins de fer, et attribuent à l'abaissement des tarifs la situation désastreuse de leur industrie. Ils réclament également sur l'élévation des droits de halage et de pilotage, et prétendent que leur patente est relativement plus élevée que celle d'autres industries.

Très-souvent, Messieurs, des réclamations du genre de celles qui font l'objet de ce rapport, sont parvenues à la Chambre.

La loi du 1<sup>er</sup> juillet 1865, due à l'initiative de quelques membres de cette Assemblée, paraissait devoir en grande partie y mettre fin, mais à peine fut-elle promulguée, que de nouvelles plaintes surgirent; il y a donc lieu d'examiner de nouveau si les réclamations des pétitionnaires sont fondées.

Le bassin de Saint-Ghislain étant le principal lieu de production où leurs bateaux vont prendre les chargements de charbon en destination des deux Flandres, de la province d'Anvers et de celle du Brabant, c'est là que s'établit la base du fret pour toutes les directions, et c'est cette localité que les pétitionnaires ont prise pour point de départ de leurs appréciations.

---

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

Voici le tableau comparatif des transports de Saint-Ghislain aux stations ou ports suivants :

	BRUXELLES (Albè-Verte.) — 15 lieues.	ANVERS. — 23 lieues.	LOUVAIN. — 21 lieues.	TERMOND. — 19 lieues.	GAND. (Bassin.) — 19 lieues.	BRUGES. (Bassin.) — 28 lieues.	OSTENDE. — 51 lieues.
Tarif de l'État, n° 3, 4 <sup>me</sup> classe, par 1000 kilog. . . . . fr.	5 75	4 15	4 05	3 95	3 95	4 40	4 55
Tarif spécial de l'État, n° 1, par 1000 kilog. . . . .	2 55	3 45	3 15	2 85	2 85	4 20	4 55
Tarif du Hainaut et des Flandres, par 1000 kilog. . . . .	»	»	»	»	2 70	3 90	4 50
Prix moyen du fret, par 1000 kilog.	4 »	4 »	4 11	3 55	2 78	3 22	3 55
Prix actuel du fret, par 1000 kilog. . .	5 88	5 77	5 88	5 55	2 44	2 88	3 22

De Saint-Ghislain ou de Jemmapes, il n'y a pas de différence pour le prix du fret, mais le tarif spécial numéro 1, du chemin de fer de l'État, établit encore une différence assez notable, ainsi :

De Jemmapes à Louvain . . . . fr.	3 »	Différence en moins . . . fr.	0 15
De — à Termonde . . . . .	2 70	—	—
De — à Gand . . . . .	2 70	—	—
De — à Bruges . . . . .	4 05	—	—

Avec le tableau comparatif du prix de transport par le chemin de fer et du fret, nous devons également vous soumettre le tableau comparatif des charges. L'État n'en a aucune, tandis que le batelier conduisant un bateau d'environ 250 tonneaux a à supporter, pour le parcours de Saint-Ghislain à Gand, par exemple, aller à charge et retour à vide :

A l'État, de Jemmapes à Pommerœul . . . . . fr.	35 »
— de Pommerœul à Antoing . . . . .	60 »
A divers pour passages d'écluses, ponts de l'État, ponts concédés, droits des villes aux passages des ponts dans leurs traverses, etc., d'Antoing à Gand . . . . .	50 »
Dans la traverse de la ville de Gand, à l'État, pour droits de navigation.	9 »
Pour passage de neuf ponts, à fr. 1 06 c.	9 54
	<u>Fr. 163 54</u>

Si on défalque de l'année les chômages imposés et les retards occasionnés la plupart du temps pour des motifs étrangers à la navigation, on ne peut guère faire que cinq voyages entre ces deux points, mais on aura payé en droits la somme énorme de fr. 817 70 c<sup>s</sup>.

Indépendamment de tous ces droits, le batelier a encore à supporter une patente de 60 francs, et les pétitionnaires croient que ce droit seul est relativement plus

élevé que pour beaucoup d'autres industries moins périlleuses et plus lucratives que la leur.

Outre ces charges, les pétitionnaires en signalent d'autres que nous ne mentionnons que pour mémoire, car il ne dépend pas du Gouvernement de les diminuer ou de les abolir.

Elles consistent en un droit de bassin de 50 francs au profit de la ville d'Anvers, si le bateau est affrété pour cette localité; en un droit de parcours de 110 francs sur le canal de Willebroeck, si le bateau est en destination de Bruxelles, et en une assurance de 400 francs l'an, si le bateau est destiné au transport de la chaux.

Avant d'accepter ces chiffres et afin de soumettre à l'appréciation de la Chambre un travail complet, votre commission les a soumis au contrôle des Départements des Finances et des Travaux publics.

Répondant à ce qui concerne les voies navigables, M. le Ministre des Finances admet certains chiffres avancés par les pétitionnaires, en conteste d'autres, et prouve que les frais d'un bateau faisant cinq voyages, ne s'élèvent qu'à 727 francs au lieu de fr. 817 70 c<sup>s</sup> (1). Ce haut fonctionnaire ajoute: « Je crois utile de faire connaître » en même temps, que les frais de halage et de pilote s'élèvent à environ 500 francs, » pour un bâtiment de 250 tonneaux faisant le parcours susmentionné, et que, » par conséquent, les droits de navigation entrent pour moins d'un tiers dans les » charges des bateliers.

» Je crois, du reste, qu'une nouvelle réduction des péages, et même leur suppression, n'aurait pas pour résultat une augmentation du mouvement de la navigation et profiterait non aux bateliers, mais aux charbonnages et aux grands » industriels qui diminueraient le prix du fret en conséquence. »

Cette opinion est basée sur l'exemple tiré de la réduction des droits de 8 à 5 centimes par tonne-lieue, qui a été opérée sur le canal de Charleroi à Bruxelles, en exécution de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1865.

Il résulte, en effet, du relevé des quittances délivrées, que le nombre des bateaux naviguant sur ce canal, qui a été :

En 1864, de. . . . .	34,924
N'a plus été { en 1865, que de . . . . .	53,625
{ en 1866, — . . . . .	50,980
Et ne sera en 1867, que d'environ . . . . .	28,500

Pour répondre de suite à ces deux arguments que M. le Ministre croit péremptoires, nous dirons que si les frais de halage et de pilotage s'élèvent à environ 500 francs, cela tient au mauvais état de la navigation qui occasionne des frais extraordinaires. Il est vrai que les travaux exécutés en amont de la ville de Tournai doivent améliorer considérablement le cours du fleuve et diminuer, dans une proportion notable, les frais de pilotage; mais les pétitionnaires n'envisageant que la situation actuelle, n'auront à en tenir compte que lorsqu'ils ressortiront leurs effets.

(1) D'après une nouvelle note des pétitionnaires, ce chiffre a été contesté, il s'élèverait d'après eux à fr. 754 75 c<sup>s</sup> pour cinq voyages, non compris une patente de fr. 60 87 c<sup>s</sup>.

Le second exemple, tiré du mouvement de la navigation sur le canal de Charleroi, ne nous paraît pas plus concluant. En effet, si la navigation a été moins active en 1865, 1866 et 1867 qu'en 1864, il ne faut pas perdre de vue qu'un tarif différentiel pour les transports à grande distance a été mis en vigueur à partir de mai 1864, et que le chemin de fer a dû nécessairement attirer ainsi une partie des transports qui se faisaient par les voies navigables.

Nous sommes convaincus que le canal de Charleroi n'a pas été le seul à souffrir de cette concurrence.

En effet, en abaissant ses tarifs, l'État avait surtout en vue de faire apprécier les avantages des transports par chemin de fer; avant la réduction, Anvers et Gand ne recevaient guère du charbon que par la navigation, aujourd'hui les chemins de fer amènent des quantités considérables de combustible dans chacune de ces villes.

M. le Ministre invoque encore d'autres arguments pour démontrer qu'il n'y a pas d'analogie entre la suppression des droits de barrières et l'abolition des péages sur les voies navigables. Sans entrer dans des considérations qui élargiraient le cadre de ce rapport, nous croyons que les péages ne doivent être que la juste rémunération du service rendu, et qu'il faut laisser autant que possible à la navigation, si pas l'avantage du bon marché en compensation de la vitesse que les chemins de fer offrent aux consommateurs, tout au moins la possibilité de la concurrence.

Par sa dépêche du 18 janvier dernier, M. le Ministre des Travaux publics reconnaît l'exactitude du prix de transport des charbons qui s'expédient par le chemin de fer de l'État de Saint-Ghislain et de Jemmapes vers Bruxelles, Anvers, Louvain, etc. Mais il fait remarquer que ces prix sont diminués, pour les transports faits de Saint-Ghislain par la ligne de Hainaut et Flandre, savoir: de fr. 0.05 en ce qui touche les charbons allant à Gand (bassin) et à Ostende, de fr. 0.10 pour ceux qui vont à Bruges (bassin), lorsque l'expédition se fait sous le régime, non du tarif spécial d'exportation, mais sous le régime du tarif général n° 3, 4<sup>me</sup> classe.

Les pétitionnaires comparent ces prix de transport au cours du fret par bateau; mais c'est à tort que, dans cette comparaison, ils tiennent compte du tarif accordé aux charbons exportés par la voie maritime.

A l'appui de cette thèse, M. le Ministre ajoute que les transports, que les chemins de fer de l'État effectuent aux prix de ce tarif spécial, sont tout à fait insignifiants: 3,943 tonnes seulement en 1866, dont 290 tonnes au départ de Jemmapes et 956 tonnes de Saint-Ghislain.

» En admettant qu'il en fût autrement, continue M. le Ministre, il est à remarquer que ce tarif spécial a été établi en vue d'un trafic à créer, d'un service qui ne rentre pas dans les aptitudes de la batellerie: le transport rapide vers un port d'un chargement de charbon vers un navire de mer. Ce tarif, en supposant qu'il réussît dans l'avenir, ne pourrait donc avoir pour effet d'enlever des transports à la navigation intérieure.

» Les pétitionnaires auraient dû simplement comparer les prix du tarif général par chemin de fer à ceux de la batellerie.

» Or, il résulte du tableau même qu'ils fournissent, que l'écart entre les prix de transport par chemin de fer et le cours moyen du fret pour les expéditions de Saint-Ghislain à Gand, à Bruges et à Ostende, est respectivement de fr. 1.12, 1.08 et 0.95 en faveur de la batellerie.

» Il ne semble pas qu'il y ait lieu de se plaindre de la situation accusée par cette  
 » comparaison. Il est vrai que cet écart est beaucoup moindre pour les transports  
 » vers Termonde et Anvers, et que même le taux moyen du fret dépasse les frais  
 » de transport par chemin de fer, pour les expéditions en destination de Bruxelles  
 » et de Louvain. Mais cette situation doit changer par suite de l'ouverture à la navi-  
 » gation du canal de Blaton à Ath et de la Dendre canalisée. La société concession-  
 » naire indique fr. 2.56 comme maximum du fret de Jemmapes, et par suite de  
 » Saint-Ghislain à Termonde par cette voie navigable, c'est-à-dire un franc de  
 » moins que le cours moyen du fret actuel donné par les pétitionnaires. Le fret  
 » pour Anvers, Bruxelles et Louvain subira nécessairement la même réduction.

» La demande des pétitionnaires ne paraît donc pas fondée. Elle l'est moins  
 » encore depuis la mise à exécution de l'arrêté ministériel qui a relevé les tarifs du  
 » chemin de fer de l'État en les augmentant pour la 4<sup>m</sup>e classe de cinq centimes  
 » par tonne et par lieue, à partir de la onzième jusqu'à la vingtième lieue, de ma-  
 » nière à conduire à un accroissement uniforme de 50 centimes pour la vingtième  
 » lieue et pour chaque lieue suivante. (Ce tarif est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février.)

» M. le Ministre ajoute, en terminant, que le Département des Travaux publics  
 » a, dans le cours de ces dernières années, pris en faveur de la batellerie, et  
 » pour ce qui concerne les transports dont il s'agit particulièrement ici, des mesures  
 » dont il serait équitable de lui savoir gré; c'est ainsi, par exemple, que le taux  
 » des péages a été diminué dans des proportions assez sensibles en 1863 et en  
 » 1865, pour les expéditions effectuées tant sur le canal de Mons à Condé que sur  
 » le canal de Pommerœul à Antoing. »

Votre commission, Messieurs, tout en reconnaissant que la situation a changé depuis l'augmentation des tarifs du chemin de fer et l'ouverture du canal de Blaton à Ath, a cru devoir reproduire en entier la réponse de M. le Ministre des Travaux publics, afin que les pétitionnaires pussent faire parvenir leurs observations à la Chambre avant la discussion publique de ce rapport, s'ils ont à critiquer les chiffres avancés par le chef du Département des Travaux publics.

Quant au droit de patente, bien que cet impôt ait déjà été abaissé pour les bate-  
 liers, nous croyons pouvoir rappeler que le Gouvernement a maintes fois promis de  
 soumettre à la Législature la révision de la loi sur les patentes. Nous l'engageons  
 donc à examiner de nouveau si le droit actuel n'est pas encore trop élevé, et à tenir  
 compte des réclamations du batelage dans le projet que la Chambre attend avec  
 impatience.

Nous vous proposons, Messieurs, le renvoi des pétitions qui font l'objet de ce  
 rapport à MM. les Ministres des Finances et des Travaux publics. La loi du  
 1<sup>er</sup> juillet 1865, en conférant au Gouvernement le droit d'abaisser les tarifs des  
 voies navigables sans nouvelle intervention des Chambres, avait précisément pour  
 but de lui permettre de maintenir constamment une proportion équitable entre les  
 charges des transports par eau et le prix du transport par chemin de fer. Nous  
 appelons toute l'attention des honorables Ministres sur ce point essentiel, per-  
 suadés que nous donnerons ainsi un témoignage d'intérêt à une industrie impor-  
 tante, dont la prospérité est intimement liée aux intérêts du pays.

*Le Rapporteur,*

CH. DE RONGÉ.

*Le Président,*

G. SABATIER.