

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 24 JUIN 1875.

---

Suppression des péages sur les canaux et rivières; autorisation de naviguer la nuit.

(Pétitions de bateliers, analysées dans la séance du 20 avril 1875.)

---

### RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Un grand nombre de bateliers de différentes villes du pays s'adressent à la Chambre pour obtenir :

- 1° La suppression des droits de navigation sur les canaux et rivières;
- 2° Le retrait de la défense de naviguer après le coucher du soleil.

En faveur de la suppression des droits de navigation les pétitionnaires font valoir : la suppression du droit de barrière, le rachat du péage de l'Escaut et la concurrence que le chemin de fer fait au batelage.

Il serait évidemment désirable que le Gouvernement pût supprimer les péages sur les canaux et rivières, moins dans l'intérêt du commerce que dans celui de l'industrie du batelage, dont la situation en temps normal est assez précaire.

Mais elle croit devoir faire observer à la Chambre que les arguments invoqués par les pétitionnaires ne lui semblent pas de nature à rendre cette mesure urgente.

Le sacrifice imposé au trésor public par la suppression des droits de barrière a été motivée par les frais élevés de leur perception et l'entrave qu'ils apportaient à la circulation. Les péages sur les canaux et rivières ne donnent lieu à aucun de ces inconvénients. Ce sont les éclusiers qui perçoivent les droits, et il n'en résulte aucun retard pour la navigation ni aucun surcroît de dépenses pour l'État.

---

(1) La commission est composée de MM. DE LIHAYE, président, SIMONIS, VAN ISGHEM, DESCAMPS, JANSSENS, MEEUS, CRUYT, DELAET et DRION.

Le rachat du péage de l'Escaut a été une opération financière qui a dégrèvé en partie le trésor belge de la contribution qu'il payait aux Pays-Bas. Cette contribution était une charge imposée à la Belgique entière, comme condition de son indépendance, et il n'eut pas été juste d'en faire porter le poids sur une seule branche de l'activité commerciale.

Il est en outre à remarquer que depuis la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1865, les péages sur les canaux et rivières ont été considérablement réduits et leur perception simplifiée. Le *maximum* de ces péages n'est plus par tonne kilométrique que de 1 centime pour les canaux,  $\frac{3}{4}$  centime pour les rivières canalisées et  $\frac{2}{10}$  centime pour les rivières. Sur la plupart des canaux le droit n'est plus que de fr. 0.0075 par tonneau de chargement et par kilomètre.

Ces droits ne sont certes pas exagérés, et cependant ils produisent encore au Trésor, annuellement, une somme de 1,700,000 francs environ.

Il appartient au Gouvernement d'apprécier s'il peut se passer de cette recette, qui se justifie du reste pleinement par les capitaux considérables employés au creusement des canaux, les dépenses d'entretien des digues et ouvrages d'art, et le nombreux personnel mis à la disposition de ceux qui font usage de ces voies de transport.

Quant au second point de la pétition, votre commission croit pouvoir l'appuyer sans restriction.

D'après les règlements en vigueur la navigation est interrompue sur les canaux et rivières pendant tout le temps compris entre le coucher et le lever du soleil. Cette disposition, surtout en hiver, constitue une entrave sérieuse à l'industrie du batelage. Elle limite d'une manière fâcheuse l'exercice de cette industrie, elle augmente les frais du transport par les voies navigables qui a déjà à subir la concurrence très-sérieuse du transport par chemin de fer.

On rendrait donc un grand service tant au commerce qu'au batelage en autorisant la navigation pendant la nuit <sup>(1)</sup>.

Deux objections peuvent être faites à cette partie de la demande des pétitionnaires. On peut invoquer les dangers que présente la navigation pendant l'obscurité, surtout aux abords des ouvrages d'art. Ce danger ne semble pas de nature à justifier le maintien d'une mesure qui constitue une entrave si préjudiciable aux intérêts d'une industrie qui mérite toute la sympathie des pouvoirs publics. En autorisant la navigation pendant la nuit, on pourrait prescrire des mesures de sécurité, et notamment exiger que les bateaux portent sur l'avant un fanal éclairant à 50 ou 60 mètres de distance. Cette mesure a été jugée suffisante en France, où la navigation pendant la nuit ne donne lieu à aucun inconvénient.

La seconde objection consiste dans le surcroît de besogne imposé aux pontonniers et aux éclusiers. Cette objection est plus sérieuse. Mais s'il était accordé à ces fonctionnaires dont le travail en général est loin d'être excessif, mais dont le traitement est assez médiocre, une indemnité pour le service supplémentaire, il n'y a pas de doute que l'on ne parvienne à concilier tous les intérêts.

---

(1) Cette autorisation permettra aux bateliers d'accomplir leurs voyages en moins de temps, et établira une large compensation au maintien des droits de navigation.

En France, si nos renseignements sont exacts, l'État accorde aux éclusiers et aux pontonniers une indemnité de fr. 0.40 par bateau auquel, ils livrent passage de neuf heures du soir à cinq heures du matin. A cet effet les bateliers sont obligés de signer dans un registre *ad hoc*.

Votre commission ne recommande pas ce mode de rémunération de préférence à tout autre qui pourrait ou être plus pratique, ou donner moins de prise à la fraude. Une majoration de traitement annuel répondrait peut-être mieux au but que l'on veut atteindre. On améliorerait ainsi la position d'une catégorie de fonctionnaires qui, s'ils ont charge de famille, ce qui est presque généralement le cas, ne peuvent que difficilement se suffire.

Votre commission conclut donc au renvoi de la pétition à MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics, en exprimant le vœu que le Gouvernement avise aux moyens de satisfaire le plus tôt possible à la demande des pétitionnaires, en ce qui concerne le retrait de la défense de naviguer sur les canaux et rivières, après le coucher du soleil.

*Le Rapporteur,*  
EUGÈNE MEEUS.

*Le Président,*  
DE LEHAYE.

