

Dhananjayrao Gadgil Library



GIPE-PUNE-023327

Conseil National Économique

32 Le Problème

des

Transports.

II

La Navigation Intérieure
La Navigation Au cabotage
L'Aviation.

Paris
Imprimerie Nationale 1934

RAPPORTS D'ENSEMBLE
DU CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE

déjà parus à l'Imprimerie Nationale

et mis en vente aux Journaux Officiels, 31, quai Voltaire - Paris (7^e)

*Les Échanges internationaux et la politique douanière française
au cours de la crise économique, Paris 1933, 1 volume : 5 francs.*

*La Répartition des Denrées alimentaires, Paris, 1933, 1 volume :
6 francs.*

*Le Problème des Transports. I. L'Automobile, le Chemin de Fer,
Paris, 1934, 1 volume : 10 francs.*

CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE



LE PROBLÈME

DES

TRANSPORTS

II

LA NAVIGATION INTÉRIEURE

LA NAVIGATION AU CABOTAGE

————— L'AVIATION —————



CONCLUSIONS

PRÉSENTÉES PAR M. LAROQUE
AUDITEUR AU CONSEIL D'ÉTAT
ET ADOPTÉES PAR LE CONSEIL
NATIONAL ÉCONOMIQUE
DANS SA SESSION DU 14 MAI 1934

PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

—
1934

2 3 3 2 7

TABLE DES MATIÈRES.

CONCLUSIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE DANS SA SESSION DU 14 MAI 1934.

La navigation intérieure :

INTRODUCTION.	9
I. Inflation des moyens de transport par eau.	10
II. Réglementation particulière des services réguliers et des services de halage et de remorquage.	12
III. Organisation de l'affrètement.	14
IV. Aménagements fiscaux.	19
V. Répartition du trafic entre le rail et la voie d'eau.	20

La navigation au cabotage.

L'Aviation.

ANNEXES.

Enquête auprès des groupements intéressés :

1° Conférence des Syndicats de Navigation intérieure.	27
2° Groupement de la Navigation rapide.	32
3° Syndicat général de la Batellerie.	35
4° Syndicat général de la Marine.	38
5° Syndicat de la Petite Batellerie motorisée.	43
6° Ligue des Mariniers d'Automoteurs.	47
7° Société de Remorquage « Batelleries Réunies ».	51
8° Fédération Maritime du port de Calais.	56

CONCLUSIONS ADOPTÉES
PAR LE CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE
DANS SA SESSION DU 14 MAI 1934

J. 1187-34.

I

LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

INTRODUCTION.

Le Conseil National Économique, dans sa session des 16 et 17 février 1934, a défini les principes généraux qui lui paraissent devoir présider à l'organisation générale des transports et a précisé, dans le cadre de ces principes, les modalités de la coordination nécessaire du rail et de la route.

Le Conseil National Économique, examinant ensuite l'organisation de la navigation intérieure, a procédé, par l'organe de sa Commission permanente, à l'audition des personnalités ci-après énumérées :

- M. Georges WEIL, Secrétaire Général de la Conférence des Syndicats de Navigation intérieure;
- M. PILLIARD, Président du Groupement de la Navigation rapide;
- M. LOUIS-LOUIS, Président du Syndicat général de la Batellerie;
- M. MARCHAL, Vice-Président du Syndicat général de la Marine;
- M. HUIBAUT, Président du Syndicat de la Petite Batellerie Française Motorisée;
- M. RAVEAU, Président de la Ligue des Mariniers d'Automoteurs;
- M. PIÉPLU, Directeur-Gérant de la Société de Remorquage « Bateliers Réunies »;
- M. SÉNÉCAUX, Président de l'Union des Usagers des Voies navigables;
- M. CHANTREUIL, Secrétaire du Syndicat de la Marine fluviale à Lyon;
- M. CHEVALIER, Membre du Syndicat général de la Petite Batellerie, Calais;
- M. FICHAUX, Membre du Syndicat général de la Petite Batellerie, Calais;
- M. CHANTRE, Président du Syndicat général de la Petite Batellerie, Paris.

Compte tenu des observations présentées au nom de la batellerie, ainsi que de celles présentées par les chargeurs, le Conseil National Économique a adopté les conclusions suivantes :

L'intégration de la navigation intérieure dans un plan général d'organisation des transports comporte des mesures sensiblement différentes de celles qui ont été envisagées à l'égard du chemin de fer et de l'automobile, en raison des caractères propres du régime auquel est soumise cette navigation.

L'État a créé et entretient à ses frais les voies navigables. La batellerie, sous réserve de l'observation des règlements de police, est libre sur ces voies mises à sa disposition. Plus de la moitié des transports par eau sont effectués par des marinières isolés, propriétaires de leur bateau, jaloux de leur indépendance, et qu'il ne saurait être question d'intégrer dans un vaste service public des transports par eau.

Mais le régime de liberté commerciale absolue, tel qu'il existe actuellement, rend à peu près impossible l'élaboration d'accords et de règles pour la répartition du trafic. Il présente, d'autre part, de sérieux inconvénients pour les marinières eux-mêmes. En cas de pénurie du trafic, il laisse les marinières à la merci de certains affréteurs enclins à accentuer la baisse des cours de fret, tandis qu'en cas de surabondance du trafic il les incite à demander des prix de fret excessifs. Ce régime n'a pas été sans avoir une certaine influence sur la grève de 1933 qui a révélé au grand public les difficultés de la navigation intérieure ainsi que la misère de la petite batellerie.

Ces considérations ont amené le Conseil National Économique à envisager, en maintenant le principe de la liberté commerciale de la navigation intérieure, un ensemble de mesures destinées à donner à cette navigation une organisation plus satisfaisante, à en éliminer les abus actuels, et à réduire sinon à supprimer, par une répartition appropriée du trafic, la concurrence entre le rail et la voie d'eau, ruineuse pour l'un et l'autre modes de transport.

I. — INFLATION DES MOYENS DE TRANSPORT PAR EAU.

Le Conseil National Économique a constaté que les moyens de transport par eau, actuellement existants, excédaient dans une mesure sensible les besoins des chargeurs : la durée moyenne d'activité d'une péniche ne dépasse pas 160 jours par an. Cette pléthore de moyens de transport n'a pas empêché une insuffisance de bateaux, due à des causes multiples, dans certaines régions et à certaines époques. La rotation insuffisante de péniches ne tient donc pas exclusivement à leur nombre trop élevé. Néanmoins, il

faut bien observer qu'une inflation de moyens de transport ne profite pas aux chargeurs, industriels et agriculteurs : en effet, la plus grande partie du prix de revient du transport par eau est constituée par des charges permanentes, indépendantes du transport lui-même, et par suite pesant d'autant plus lourdement sur le prix du transport que la rotation du bateau est moindre. Il est permis de penser qu'une réduction du nombre des bateaux en service, loin d'augmenter les cours du fret par suite de la diminution de la concurrence, entraînerait au contraire une baisse de ces cours en permettant une rotation meilleure des bateaux et une plus large utilisation du matériel fluvial, tout en assurant aux bateliers une rémunération plus substantielle. La majorité du Conseil National Économique a estimé qu'il convenait de remédier à cette situation par une limitation de la concurrence faite à la batellerie française par la batellerie étrangère et par un contrôle exercé sur la mise en service des bateaux nouveaux.

A. Limitation de la concurrence étrangère.

En l'état actuel des circonstances économiques, l'on ne saurait tolérer que la batellerie étrangère absorbe en France un trafic intérieur important. Cette tolérance, qui pouvait se justifier dans des périodes où la batellerie nationale n'était pas en mesure de suffire aux besoins des chargeurs, ne pouvait être maintenue alors que les mariniers français chôment plus de la moitié de l'année. Le Conseil National Économique n'a d'ailleurs qu'à constater les mesures récemment prises par l'Administration en vue de faire disparaître cette tolérance et de revenir, en ce qui concerne le trafic auquel peuvent se livrer les bateliers étrangers, à une application stricte des règles et accords internationaux en vigueur. D'autre part, le Conseil National Économique considère comme souhaitable l'adoption rapide du projet de loi, déjà voté par la Chambre des Députés, qui tend à modifier la loi du 5 juillet 1917 pour réserver l'immatriculation en France aux seuls bateaux appartenant à des Français et pour ne permettre les transports intérieurs qu'aux bateaux immatriculés en France : il n'y aurait là qu'une extension légitime à la navigation fluviale intérieure des règles déjà applicables au cabotage maritime et même à la navigation sur les fleuves internationaux.

Les représentants des chargeurs ont exprimé la crainte que ces différentes mesures entraînent, lors d'une reprise de l'activité économique, une pénurie de moyens de transport. Il ne semble pas que cette crainte soit justifiée : les péniches sont encore mal utilisées et pourraient l'être mieux ; le chemin de fer, d'autre part,

présente une marge énorme de capacité de transport qu'il serait regrettable de ne pas utiliser, étant donné qu'on améliorera ainsi le rendement de notre outillage national et que les conditions d'établissement des prix par fer garantissent contre tout abus de sa part. Au surplus, l'Administration devrait être invitée à montrer une certaine tolérance à l'égard de la batellerie étrangère si l'état économique du marché venait à se modifier et à laisser craindre une pénurie des moyens de transport

B. Contrôle de la mise en service des bateaux français.

C'est dans le même esprit que le Conseil National Économique a été amené à préconiser une limitation de la mise en service des bateaux français nouveaux. L'encombrement des voies navigables, les avantages d'une rotation rapide des bateaux sont autant d'éléments qui conduisent à éviter une multiplication excessive des bateaux en service. Il a paru à la majorité du Conseil National Économique que le procédé le plus souple de contrôle résidait dans la nécessité d'une autorisation administrative pour la mise en service de tout bateau français nouveau. Cette autorisation serait donnée de droit toutes les fois que la mise en service d'un bateau nouveau correspondrait à la suppression d'un bateau de tonnage équivalent : il conviendrait toutefois de tenir compte de la rapidité plus grande des automoteurs et de l'encombrement supérieur qu'ils provoquent par suite sur les voies navigables pour n'autoriser leur mise en service qu'après justification de la suppression de péniches halées d'un tonnage plus important : ce principe devrait d'ailleurs être appliqué avec une certaine souplesse pour tenir compte des situations spéciales, notamment de celle des mariniers artisans. La mise en service de bateaux nouveaux, né correspondant pas à des bateaux supprimés, ne serait autorisée en règle générale que si les circonstances venaient à laisser prévoir une insuffisance des moyens de transport existants.

Il conviendrait en contre-partie du préjudice pouvant résulter de la mesure envisagée pour les chantiers français, de réserver en principe à ces chantiers la construction des bateaux nouveaux mis en service en France.

II. — RÉGLEMENTATION PARTICULIÈRE DES SERVICES RÉGULIERS ET DES SERVICES DE HALAGE ET DE REMORQUAGE.

Parmi les bateaux circulant sur les voies navigables, il en est qui, en raison des conditions particulières de leur activité, appellent une réglementation spéciale : tel est le cas des bateaux dont l'exploitation est destinée à assurer un service régulier de transport

ouvert au public. Un tel service est de tous points comparable aux services privés de transports automobiles circulant sur les routes. Comme d'autre part il bénéficie d'avantages particuliers, notamment quant au trématage et à la priorité aux écluses, il paraît tout à fait légitime de le soumettre à des obligations du même ordre que celles que le Conseil National Économique a envisagées pour les services automobiles. Répondant par avance à ce vœu, un décret, du 31 mars 1934, modifiant le décret du 6 février 1932, a subordonné l'exécution des services réguliers à une autorisation préalable de l'Administration, autorisation comportant elle-même l'obligation pour l'exploitant de se conformer à un cahier des charges qui définit le service à assurer et les conditions d'exécution du service, en particulier des tarifs minimum et maximum judicieusement établis.

Le Conseil National Économique a estimé qu'il conviendrait de soumettre à des obligations analogues les entreprises exécutant des transports de détail, en raison des conditions particulières d'exploitation de ces transports.

C'est également un régime de cet ordre qu'il conviendrait d'appliquer aux services de remorquage et de halage. Les entreprises de remorquage, actuellement assujetties à une simple déclaration, devraient être soumises à la nécessité d'une autorisation, celle-ci subordonnée à l'acceptation d'un cahier des charges, prévoyant notamment les tarifs pouvant être pratiqués. Cette mesure paraît indispensable au bon fonctionnement de la navigation ainsi que pour faire disparaître les abus trop fréquents dans les relations entre entreprises de remorquage et petits bateliers. Les services de halage, d'autre part, ont le caractère de véritables services publics : il conviendrait d'en renforcer la réglementation en y intégrant en particulier des tarifs. Lorsqu'un service public de halage a été ainsi organisé, il devrait, pour assurer une utilisation satisfaisante de la voie d'eau, avoir le monopole de la traction. Les inconvénients de l'absence de monopole se sont manifestés d'une manière particulièrement nette à propos du service de halage électrique sur un certain nombre de canaux de l'Est : l'opposition des Chambres de Commerce et des transporteurs par eau locaux n'a pas permis d'assurer à ce service les avantages du monopole de la traction institué par le décret du 22 août 1914 ; il en est résulté l'impossibilité d'utiliser à plein les avantages du service organisé, la présence des péniches à traction animale obligeant les automoteurs, comme les péniches halées électriquement, à marcher à une vitesse inférieure à leurs possibilités. L'intérêt du bon fonctionnement de la navigation, de la bonne utilisation de la voie d'eau, exige donc que le service public organisé ait le monopole de la traction.

III. — ORGANISATION DE L'AFFRÈTEMENT.

Ce n'est pas une limitation du nombre des usagers de la voie d'eau, ni une meilleure utilisation technique de cette voie, qui peuvent suffire à organiser la navigation intérieure dans des conditions satisfaisantes. C'est l'exploitation commerciale elle-même qui doit être aménagée de manière à réaliser une meilleure rotation des bateaux en même temps qu'une régularisation des cours des frets. Le Conseil National Économique estime que ce résultat ne peut être atteint que par l'établissement d'une convention-type d'affrètement et d'une lettre de voiture-type, et par la généralisation et l'élargissement des attributions des bureaux d'affrètement.

A. Convention-type d'affrètement et lettre de voiture-type.

Les principaux abus actuellement constatés dans l'exploitation de la batellerie proviennent de l'introduction, à la faveur de l'isolement du batelier, de stipulations occultes ou de clauses accessoires trop sévères dans les conventions d'affrètement. Le meilleur moyen de remédier à cette situation est d'établir pour l'affrètement au voyage une convention-type à laquelle les conventions particulières devront obligatoirement être conformes, à peine de nullité et de compléter la convention-type par une lettre de voiture-type. La convention-type prévoirait notamment les conditions des avances sur fret, qui ne devraient comporter ni intérêts, ni escompte, ainsi que le taux maximum de la commission d'affrètement. Devraient figurer également dans la convention-type, des clauses destinées à assurer une meilleure rotation des bateaux, relatives en particulier à la durée maxima des délais de planche, au chargement et au déchargement, au taux maximum des surestaries, aux conditions d'application des primes par jour gagné au chargement et au déchargement. Les conventions et lettres de voiture particulières devraient être visées au bureau d'affrètement qui s'assurerait de leur conformité au type et publierait à tout moment les cours du fret. Les bateliers qui ne seraient pas porteurs d'une convention visée par le bureau d'affrètement devraient se voir refuser le passage aux écluses. Cet ensemble de mesures, sans porter atteinte à l'indépendance commerciale du batelier, mettrait plus de moralité et plus de régularité dans l'exploitation de la navigation fluviale.

B. Bureaux d'affrètement.

Pour être pleinement efficaces, ces mesures devraient s'accompagner de la constitution d'une organisation administrative qui en surveille l'application. Mais, à cet égard, la situation n'est pas la même sur les différentes parties du réseau navigable français.

Sur la Seine, sur le Rhône et les canaux qui s'y rattachent, et sur les canaux du Midi, la navigation est assurée principalement par des compagnies, les bateliers artisans n'y jouant qu'un rôle accessoire : sur ces trois parties du réseau navigable, une organisation locale de l'affrètement n'est pas utile, il suffirait de constituer pour chacune d'elle une commission régionale qui centralise les renseignements sur le taux des frets pratiqués et sur les bateaux disponibles, pour parvenir, par une publicité rationnelle, à une régularisation des cours des frets comme à une meilleure utilisation des bateaux.

Sur les canaux de première catégorie du Nord et de l'Est prédomine, au contraire, la batellerie artisanale. Il est ici nécessaire de disposer d'organismes locaux, aussi proches que possible des bateliers isolés. A cette préoccupation répondent les bureaux d'affrètement, mais ceux-ci n'existent actuellement qu'en petit nombre, ils n'ont que des attributions limitées, et n'ont entre eux aucune liaison effective. A ce triple point de vue, une réorganisation s'impose en vue : 1° d'une généralisation des bureaux d'affrètement; 2° d'une extension de leur mission; 3° d'une coordination de leur activité.

1° GÉNÉRALISATION DES BUREAUX D'AFFRÈTEMENT.

Les bureaux d'affrètement peuvent, en vertu du décret du 11 janvier 1921, être créés par les Chambres de Commerce, les municipalités, les groupements d'usagers des voies navigables, à leur défaut par le Ministre des Travaux Publics intervenant d'office. Jusqu'à présent, le Ministre n'a pas usé du pouvoir qui lui est ainsi reconnu. Or, pour assurer une organisation satisfaisante de l'affrètement, il serait désirable que tout le réseau des canaux de première catégorie du Nord et de l'Est fût réparti en arrondissements constituant chacun le ressort d'un bureau d'affrètement. Il conviendrait donc d'inciter les Chambres de Commerce et, à leur défaut, les groupements d'usagers, à créer de tels bureaux, et de créer d'office des bureaux partout où il n'en aurait pas été constitué par ces organismes. Il serait également souhaitable qu'un régime légal plus précis fut donné aux bureaux d'affrètement.

Lorsque ces bureaux sont créés par des Chambres de Commerce et des groupements d'usagers, ils devraient en tous cas être soumis au contrôle du Ministère des Travaux Publics ou de l'Office national de la Navigation.

2° EXTENSION DES ATTRIBUTIONS DES BUREAUX D'AFFRÈTEMENT.

Le bureau d'affrètement doit avoir deux missions essentielles : la régularisation des conditions de l'affrètement, l'amélioration de la rotation des bateaux. A ce double point de vue, il faut lui donner le moyen d'exercer une action efficace.

Régularisation des conditions de l'affrètement.

Plusieurs conceptions se sont fait jour au sein du Conseil National Économique quant à l'étendue des attributions à reconnaître au bureau d'affrètement dans la détermination des conditions de l'affrètement et, plus précisément, du cours du fret.

Le Conseil National Économique a écarté en premier lieu tout système aboutissant directement ou indirectement à la fixation administrative et impérative du cours des frets. Elle a estimé, en effet, qu'une telle fixation ne serait pas adaptée aux variations saisonnières et locales des conditions de l'affrètement et que sa rigidité enlèverait à la navigation fluviale les avantages de l'exploitation commerciale sans lui donner en contre-partie les garanties d'une exploitation en service public. Dans ces conditions, il n'est pas apparu qu'aucune considération de fait ou de droit pût justifier l'adoption d'un tel système.

Le même motif a conduit le Conseil National Économique à exclure l'établissement du tour de rôle obligatoire demandé cependant avec insistance par les représentants de la petite batellerie. Il est apparu, en effet, que le tour de rôle obligatoire priverait la navigation fluviale, sans intérêt réel, de la souplesse nécessaire à une exploitation commerciale. Ainsi que le soulignent les conclusions d'une commission spéciale constituée en 1930 au Ministère des Travaux publics pour l'examen de cette question « à l'obligation pour le chargeur d'affréter le premier bateau inscrit sur la liste devrait correspondre l'obligation pour le marinier d'accepter le voyage offert; le prix du fret, ainsi que toutes les conditions accessoires du contrat, devraient alors être également rendus obligatoires, ce qui reviendrait à instituer une réglementation complète et impérative pour tous les transports par eau. A vrai dire, on pourrait envisager, comme le demandent les petits mariniers, que la

réglementation ne vise que le chargeur tenu de proposer successivement son transport dans l'ordre de l'inscription des mariniers qui seraient toujours libres de le refuser. Mais, en outre du grave inconvénient résultant de l'injuste inégalité de traitement des deux parties, on rencontrerait encore de graves difficultés, en particulier dans la détermination des zones d'action de chaque bureau de tour, dans l'obligation de présence imposée aux mariniers à consulter, dans l'impossibilité de vérifier la sincérité des offres, dans le droit que l'on ne saurait refuser aux chargeurs d'utiliser par priorité les bateaux leur appartenant ou loués par eux en time-charter ou même de traiter leurs transports d'avance pour une certaine durée ». Si d'ailleurs les abus sur lesquels se fondent les petits mariniers pour demander le tour obligatoire peuvent, comme il le semble, être supprimés par des procédés plus souples, l'adoption de ce système doit sans hésitation être écartée.

Or, la publicité des frets et la loyauté des transactions pourraient être assurées dans l'excellentes conditions en imposant l'intermédiaire obligatoire de bourses d'affrètement pour la conclusion des conventions au voyage entre chargeurs et mariniers artisans. Les bourses ainsi créées par tous les bureaux d'affrètement, mettant en présence tous les chargeurs et tous les bateliers, permettraient la conclusion des conventions à des conditions, et en particulier à des taux de fret satisfaisants pour tous; en effet, d'une part, aucune convention ne pourrait être conclue contrairement aux clauses de la convention-type; d'autre part, la publicité des transactions assurerait l'établissement d'un cours normal des frets. Cette organisation, dont il appartiendrait à l'Administration de fixer les modalités, pourrait, au surplus, être utilement complétée par la création, par les bureaux d'affrètement des principaux centres de navigation fluviale, de commissions de régularisation des frets telles qu'il en existe actuellement à Lille et à Nancy.

Il a semblé, d'autre part, au Conseil National Économique qu'il y aurait intérêt, pour donner à la loyauté des transactions une garantie supplémentaire, à constituer des Chambres syndicales d'affréteurs, dont les membres pourraient seuls servir d'intermédiaires pour la conclusion des conventions au sein des bourses d'affrètement. Le Conseil National Économique estime également souhaitable que les mariniers artisans soient encouragés à former des groupements coopératifs qui, entre autres avantages, donneraient la possibilité aux bateliers de traiter directement avec les chargeurs pour des contrats de durée.

Amélioration de la rotation des bateaux. — Ces différentes mesures se relient d'ailleurs étroitement à celles qu'il conviendrait de prendre pour accentuer le rôle des bureaux d'affrètement dans

la rotation des bateaux. L'amélioration de cette rotation sera assurée, en premier lieu, par les clauses insérées dans la convention-type sur les délais de chargement et de déchargement et les surestaries, clauses dont le respect est assuré par le visa des conventions d'affrètement. Mais le moyen le plus efficace d'améliorer la rotation est autre : il réside dans une large publicité donnée aux demandes et aux offres de transport, non seulement dans le cadre local, mais dans l'ensemble du réseau fluvial. Chaque bureau d'affrètement doit connaître à tout moment l'effectif des bateaux disponibles stationnant dans son ressort. A cet effet, il conviendrait de prévoir l'envoi périodique par le service des Ponts et Chaussées, tant aux commissions de régularisation des frets qu'aux bureaux d'affrètement, à des intervalles aussi rapprochés que possible, de l'état statistique de ces bateaux avec leurs caractéristiques. Le bureau d'affrètement publierait ces renseignements en même temps que les demandes fermes des transports dont il est saisi par les chargeurs, et communiquerait ces différentes indications aux bureaux d'affrètement voisins. Une publicité bien faite permettrait à tout batelier de se diriger vers l'endroit où il peut trouver du fret.

3° COORDINATION DE L'ACTIVITÉ DES BUREAUX D'AFFRÈTEMENT.

Les différentes mesures envisagées pour la réorganisation de l'affrètement excèdent, pour la plupart, le cadre local. Elles ont une portée générale, ou tout au moins régionale; elles intéressent tout le réseau des canaux de 1^{re} catégorie du Nord et de l'Est. Il doit y avoir une relation entre le cours des frets dans les diverses parties de ce réseau, les déplacements des bateaux doivent tenir compte de l'état des offres et des demandes de transport dans toute l'étendue du réseau. Il est donc indispensable d'assurer une coordination de l'activité des bureaux d'affrètement par la création d'un organisme central. Ce résultat devrait être atteint, d'une part, par l'établissement d'une liaison étroite entre les bureaux d'affrètement, d'autre part, au moyen de l'institution d'une commission régionale dont la compétence s'étendrait à l'ensemble du réseau des canaux de première catégorie du Nord et de l'Est, composée de représentants des chargeurs, de la batellerie, des réseaux de chemins de fer et de l'administration. Cette commission centraliserait les renseignements fournis par les bureaux d'affrètement en ce qui concerne, tant le cours des frets que la situation des offres et des demandes de transport et assurerait ainsi à la fois une régularisation des cours et la meilleure rotation des bateaux, la meilleure adaptation des moyens de transport existants aux besoins des chargeurs.

IV. — AMÉNAGEMENTS FISCAUX.

L'organisation de l'affrètement, comme la limitation du nombre des bateaux en service et la réglementation des services réguliers, des services de halage et de remorquage, permettront un aménagement de l'exploitation des voies navigables, préalable nécessaire de la coordination des transports. Mais elles n'apportent pas de solution au problème même de la coordination, problème qui, au regard de la navigation intérieure, se résume dans la question de la concurrence du rail et de la voie d'eau. La solution de ce problème ne peut se trouver que, d'une part, dans l'établissement d'un équilibre des charges pesant sur la navigation et sur le chemin de fer, et, d'autre part, dans une répartition du trafic entre les deux modes de transport d'après leurs possibilités et leurs caractères propres.

Participation des usagers aux dépenses d'amélioration des voies navigables.

L'équilibre des charges ne saurait être réalisé que par des aménagements fiscaux. Dès le 16 juillet 1926, le Conseil National Économique, dans ses conclusions sur le rapport présenté par M. RICHEMOND sur les voies navigables, avait émis l'avis suivant à propos de l'exécution des travaux d'amélioration poursuivis sur ces voies : « Il sera nécessaire que l'Administration recoure, dans toute la mesure où le permettraient les circonstances, au concours financier des usagers ; il faudra poursuivre l'éducation de ceux-ci, leur faire comprendre que leur propre intérêt est de participer à l'exécution des travaux d'amélioration par des contributions provenant de péages temporaires spécialisés, perçus par une collectivité ou un établissement public en vue d'être reversés au Trésor à titre de fonds de concours au chapitre correspondant du budget des travaux publics ».

A la vérité, ceux des représentants de la batellerie qui ont accepté cette participation des usagers aux dépenses d'amélioration des voies navigables ont accompagné leur acceptation d'un certain nombre de réserves : le concours des usagers ne serait exigé que pour les travaux dont ils demandent l'exécution ; leur participation devrait être inférieure à celle de l'État ; elle devrait être purement locale et temporaire et perçue seulement après exécution des travaux. Le Conseil National Économique a estimé qu'il ne pouvait retenir la plupart de ces réserves ; étant entendu, d'une part, que la participation des usagers prendra la forme de péages locaux

et temporaires, limités à la couverture des charges entraînées par l'exécution des travaux, que, d'autre part, elle ne sera possible que pour des travaux d'amélioration et non de simple entretien, et qu'enfin une procédure sera prévue permettant la consultation des intéressés; il n'y a pas lieu pour le surplus de faire état des revendications des représentants de la batellerie qui conduiraient, sans motif valable, à adopter pour les travaux d'amélioration des voies navigables des règles différentes de celles appliquées d'une manière constante à l'amélioration des ports maritimes et aux travaux accessoires du chemin de fer réalisés par le moyen de surtaxes locales temporaires.

Indépendamment de cette participation générale de tous les usagers de la voie navigable aux dépenses d'amélioration de cette voie, le Conseil National Économique avait envisagé d'assujettir les automoteurs à une contribution spéciale en raison des dégradations exceptionnelles qu'ils causent aux berges des canaux et rivières canalisées. Mais l'établissement récent d'un impôt nouveau sur le gas-oil soumet indirectement les automoteurs et les tracteurs à une charge comparable à celle qui aurait résulté de cette contribution. Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de maintenir la contribution spéciale prévue.

Aménagements fiscaux tendant à une répartition du trafic.

Indépendamment de la charge nouvelle devant résulter pour la navigation intérieure de sa participation aux dépenses des travaux d'amélioration des voies navigables, il est possible de trouver dans des aménagements fiscaux un moyen d'assurer une certaine répartition du trafic entre le chemin de fer et la voie d'eau. Il ne s'agit plus ici, en aucune manière, d'augmenter les charges pesant sur la batellerie; peut-être même sera-t-on conduit à la dégrever partiellement. Il s'agit uniquement de parvenir par le procédé fiscal à une coordination du rail et de la voie d'eau. Ces procédés doivent être examinés, dans le cadre général de la répartition du trafic entre les deux moyens de transport.

V. — RÉPARTITION DU TRAFIC ENTRE LE RAIL ET LA VOIE D'EAU.

Deux ordres de procédés peuvent être employés pour assurer une répartition du trafic entre le rail et la voie d'eau : le procédé indirect ou fiscal, qui ne permet qu'une répartition qualitative; le procédé direct ou administratif qui peut réaliser une répartition non seulement qualitative, mais même quantitative.

A. Répartition du trafic par la voie fiscale.

Dans l'ordre fiscal, les transports fluviaux sont actuellement frappés d'un impôt qui est de 4 p. 100 pour la plupart des marchandises, de 8 p. 100 pour les autres. Une plus large discrimination entre les marchandises transportées permettrait d'influer sur la répartition du trafic sans grever pour cela plus lourdement la batellerie. Le taux de 4 p. 100 pourrait être abaissé pour les marchandises qui ont de tout temps constitué le fret normal de la voie d'eau. Par contre, des taux plus élevés, même sensiblement supérieurs à 8 p. 100, pourraient être appliqués aux marchandises chères qui perdraient ainsi intérêt à emprunter la voie d'eau. Ce procédé permettrait tout à la fois de favoriser la batellerie dont le fret normal se trouverait dégrevé et de supprimer, ou tout au moins, de réduire le transport par eau de marchandises chères.

B. Répartition directe du trafic.

Le procédé fiscal ne permet qu'une répartition qualitative du trafic, par nature de matières. D'autre part, il n'a qu'une portée indirecte, une incidence incertaine. Si utile qu'il puisse être, il doit être complété par une répartition directe du trafic, qui pourra être quantitative aussi bien que qualitative.

Le moyen le plus souple, et qu'il convient de recommander, est l'accord du ou des réseaux de chemins de fer avec les représentants de la navigation fluviale. Cet accord paraît possible sur les réseaux fluviaux de la Seine, du Rhône et du Midi, où le trafic est assuré surtout par un petit nombre de compagnies de navigation. Ces compagnies, comme les grands réseaux de chemins de fer, ont intérêt à éliminer une concurrence qui leur est à tous préjudiciable et à se répartir le trafic, en tenant compte par exemple de la répartition moyenne effective des dernières années.

Sur le réseau des canaux de première catégorie du Nord et de l'Est, la situation est différente par suite de la prédominance de la batellerie artisanale. Les réseaux de chemins de fer n'ont ici devant eux qu'une multitude de bateliers avec lesquels il leur est difficile de traiter. Des accords ne peuvent intervenir qu'entre les réseaux et les chargeurs : Comité des Houillères, Comité des Forges, etc., chaque groupe de chargeurs s'engageant à confier aux chemins de fer un certain pourcentage des transports effectués. Le Conseil National Économique ne peut, ici encore, que se montrer très favorable à de tels accords, auxquels les transporteurs devraient d'ailleurs être parties dans toute la mesure où leur organisation la

rendrait possible, et dont l'exécution loyale serait assurée, soit par des pénalités frappant les auteurs des infractions commises, soit par des avantages rétablissant l'équilibre au profit de la partie lésée.

Mais il se peut qu'en fait aucun accord ne puisse être conclu entre les réseaux de chemins de fer et les compagnies de navigation ou les chargeurs, ou que les accords conclus soient dénoncés. Il conviendrait qu'en pareil cas intervint un organisme arbitral dont les décisions s'imposeraient à tous les intéressés. Des mesures devraient être prévues pour assurer l'exécution effective de ces décisions arbitrales.

PRIX SPÉCIAUX.

L'adoption de ces différentes mesures de coordination des transports ferroviaires et fluviaux doit avoir sa contre-partie dans l'abandon des luttes de tarifs par lesquelles l'un et l'autre modes de transport cherchent à s'enlever mutuellement une partie de leur trafic. En particulier, l'établissement de prix spéciaux par le chemin de fer en concurrence avec la voie d'eau ne devrait plus, en principe, être envisagé. En effet, ils seraient, en ce cas, onéreux à la fois pour le chemin de fer dont ils diminuent en fait les recettes et pour la batellerie dont ils avilissent les frets; ils ne sauraient plus avoir aucune raison d'être dès lors qu'une répartition équitable du trafic est réalisée par d'autres moyens. Le Ministère des Travaux publics devrait donc désormais refuser son approbation à tout établissement de prix spéciaux de cet ordre, sauf, le cas échéant, à titre de sanction de l'inexécution des accords conclus entre représentants du rail et de la voie d'eau ou des décisions arbitrales intervenues à défaut de tels accords.

Par l'ensemble des mesures qui ont été indiquées doivent ainsi être réalisées, non seulement une meilleure organisation de la navigation intérieure, mais aussi une coordination efficace du rail et de la voie d'eau qui n'est dirigée contre aucun de ces moyens de transports et doit être avantageuse pour l'un comme pour l'autre. Afin d'assurer le développement d'une politique d'ensemble des transports, le Conseil national des Transports, prévu dans les conclusions adoptées par le Conseil National Économique sur les rapports du rail et de la route, devrait voir adjoindre des représentants de la batellerie et de ses usagers. Cet aménagement général des transports ne peut qu'être favorable à la prospérité de l'économie nationale.

II

LA NAVIGATION AU CABOTAGE.

La navigation au cabotage, qu'il s'agisse du petit cabotage (relations entre ports d'une même mer) ou du grand cabotage (relations entre ports français de deux mers différentes), ce dernier portant sur un tonnage bien plus réduit encore que le premier, n'a qu'une faible importance comparée au trafic international pour l'ensemble des échanges qui s'effectuent dans nos ports.

Il convient donc de prévoir des règles de coordination du cabotage avec les autres moyens de transport. Une concurrence abusive, soit du cabotage à l'égard du rail ou de la route, soit du rail ou de la route à l'égard du cabotage, doit être corrigée, dans un intérêt général, qu'elle ait son origine dans le fait de l'un de ces modes de transport pris isolément ou dans la combinaison de plusieurs moyens de transport. La coordination devra s'opérer, en premier lieu, au moment où un service nouveau de transports automobiles ou un tarif nouveau de chemins de fer sera soumis à l'autorisation exigée; en second lieu, au moyen d'ententes qu'il conviendra de provoquer entre les divers intéressés, et, en cas d'échec, par des décisions d'autorités ou d'organismes arbitraux.

Il faut toutefois signaler que les augmentations de tarifs des chemins de fer ont amené chaque fois un accroissement au moins momentané de l'importance du trafic du cabotage, ce qui démontre l'influence du prix apparent du transport sur le choix par les usagers du moyen à employer. Toute mesure amenant une réduction artificielle des tarifs de l'un des moyens de transports se traduit ainsi par un déplacement de trafic. De ce point de vue, la Commission permanente ne peut que s'élever contre tout projet qui, par le moyen de primes à la navigation au cabotage par exemple, modifierait artificiellement les aptitudes techniques des moyens de transport en présence et, tout en augmentant le prix de revient réel de l'ensemble des transports, irait directement à l'encontre de la coordination désirée.

III

L'AVIATION.

Il paraît prématuré de traiter la question de la coordination de l'aviation libre avec les autres moyens de transport.

Quant à l'aviation subventionnée, ses lignes purement nationales n'ont qu'une très faible importance : l'aviation trouve son principal intérêt dans les relations à grande distance internationales et même intercontinentales. Quelle que puisse être d'ailleurs l'utilité de maintenir et de développer une aviation française, pour des fins nationales, même au prix de certains sacrifices, il importe de se montrer prudent dans l'octroi de subventions à des lignes n'intéressant pas directement le prestige national, et de recommander en tout état de cause des ententes de l'aviation avec les autres moyens de transport pour éviter des concurrences abusives. De telles ententes se trouvent d'ailleurs facilitées du fait que l'aviation marchande subventionnée est aujourd'hui exploitée par une Compagnie unique.

Dans les mesures prises en vue de cette coordination, il convient de tenir compte, en faveur de l'aviation commerciale : 1° de l'intérêt qu'elle présente dans le développement des relations entre la Métropole et les Colonies ; 2° du rôle croissant que joue l'aviation dans les transports postaux à grande distance ; 3° enfin de la nécessité d'éviter une réglementation trop stricte qui pourrait entraver le progrès de ce moyen de transport dont les conditions techniques de fonctionnement se transforment chaque jour.

ENQUÊTE
AUPRÈS
DES GROUPEMENTS INTÉRESSÉS.

J. 1187-34.

4.

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. GEORGES WEIL,

*Secrétaire Général de la Conférence des Syndicats
de Navigation intérieure.*

a. Au début du projet de conclusions, il est indiqué que les artisans sont « à la merci des affréteurs et des Compagnies de remorquage » et que « ce régime n'a pas été sans avoir une influence profonde sur la grève de 1933 qui a révélé au grand public l'extrême misère de la petite batellerie ».

La conférence des Syndicats de navigation intérieure demande la suppression complète de toute cette partie du paragraphe de façon à ce qu'aucune imprécision ne puisse se créer dans l'esprit des lecteurs du rapport.

Si le Conseil national économique estimait cependant devoir compléter sa pensée, il ne pourrait, pour la rendre conforme à la réalité des faits, que le faire sous une forme analogue à la suivante :

« ... En cas de pénurie du trafic, il laisse les mariniers à la merci de certains affréteurs enclins à accentuer la baisse des cours de fret, tandis qu'en cas de surabondance du trafic, il les incite à demander des prix de fret excessifs. Ce régime n'a pas été sans avoir une certaine influence sur la grève de 1933, qui a révélé au grand public les difficultés de la navigation intérieure ainsi que la misère de la petite batellerie. »

b. *Limitation de la concurrence étrangère.* — La Conférence des Syndicats de Navigation intérieure ne peut évidemment qu'apporter son plus entier accord à la thèse soutenue par le Conseil national économique qui corrobore celle qu'elle avait elle-même adoptée pour la suppression de la concurrence étrangère.

Elle ne saurait cependant suivre le Conseil national économique dans certaines de ses propositions. On comprendrait en effet mal qu'une tolérance puisse être envisagée en faveur de la batellerie étrangère, même si l'état économique du marché venait à se modifier, tandis que, comme il est indiqué au paragraphe suivant, le nombre de bateaux français en service restera limité.

Si les circonstances économiques démontraient la pénurie des moyens de transport, l'effort devrait être demandé aux transporteurs français, qui auraient à faire construire le matériel supplémentaire en France, et il ne devrait nullement être réclamé de navigateurs étrangers.

c. *Contrôle de la mise en service des bateaux français.* — Complétant l'idée de concurrence étrangère mentionnée ci-dessus, il n'est pas inutile d'indiquer qu'actuellement certains constructeurs étrangers introduisent en France du matériel construit sur leurs chantiers et, quitte à le faire franciser, le font exploiter par des sociétés constituées sous la forme française. Il en résulte un déséquilibre dans les conditions du marché, d'autant plus grave qu'il s'agit la plupart du temps de manœuvres de « dumping ».

Il semble donc qu'il soit nécessaire de préciser que : « La mise en service de bateaux nouveaux, ne correspondant pas à des bateaux supprimés, ne saurait être autorisée qu'à titre exceptionnel et si les circonstances venaient à révéler une insuffisance des moyens de transport existant ou de matériel spécialisé, et à condition que les nouveaux bateaux soient construits en France ».

Il y aurait intérêt d'ailleurs à préciser que les bateaux construits à l'étranger et dont la francisation serait demandée, seront bien entendu soumis à la même obligation de remplacement de matériel supprimé.

Il est rappelé enfin qu'un projet de loi a été déposé à la Chambre des députés tendant à modifier les droits de douane en ce qui concerne les bateaux de rivière et qu'il y aurait nécessité à ce que cette loi soit mise en exécution par décret-loi.

d. Réglementation particulière des services réguliers et des services de halage et de remorquage. — Notre Conférence, après discussion, a pensé qu'il n'était peut-être pas opportun de maintenir l'ensemble du chapitre dans les conclusions du Conseil national économique. Il s'agit, en effet, de dispositions dont certaines ont déjà été arrêtées (réglementation des services réguliers) et dont les autres exigent une étude complète au cours de laquelle les intéressés devraient être consultés, et qui nous apparaissent en dehors du problème général de la coordination des transports.

e. Organisation de l'affrètement. — Notre conférence a retenu qu'il s'agissait de l'organisation de l'affrètement et nullement des dispositions à prévoir en cas de contrat de transports.

Il serait bon dans ces conditions d'ajouter après « Convention-type d'affrètement et lettre de voiture-type ». les mots « pour un seul voyage ».

f. Bureaux d'affrètement. — Il serait utile de transformer la première phrase comme suit : « Créer d'office des bureaux, partout où la situation du trafic le justifierait et où il n'en aurait pas été constitué par ces organismes ».

g. Bourses obligatoires d'affrètement. — Notre Conférence ne saurait être aussi catégorique que la Commission du Conseil national économique, sur l'inutilité des bourses obligatoires; elle considère, au contraire, que la création de ces bourses permettrait d'introduire une très grande loyauté dans l'affrètement, en maintenant leur situation aux affréteurs présentant la moralité et la surface nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

L'objection indiquée, que la création de la bourse obligatoire risquerait de faire obstacle à la conclusion à l'avance de conventions d'affrètement ne semble pas pouvoir être maintenue; dans son idée, en effet, la bourse d'affrètement serait obligatoire, sauf pour les contrats de transports de durée et comportant plusieurs voyages.

A son avis, certaines modalités pourraient être facilement trouvées, qui permettraient un fonctionnement normal et régulier des bourses d'affrètement, tout en conservant la souplesse indispensable aux trac-tations et en maintenant aux bateliers la sécurité du lendemain.

h. Il serait peut-être opportun de spécifier à qui l'Administration des Ponts et Chaussées devrait effectuer l'envoi périodique de ces ren-

seignements, en précisant que ceux-ci devraient en tous cas être fournis à la Commission de régularisation des frets et éventuellement à la Bourse d'affrètement.

i. Coordination de l'activité des bureaux d'affrètement. — Notre Conférence croit ne pas être en désaccord avec le Conseil national économique en signalant l'intérêt qu'il y aurait à ne pas constituer de trop nombreuses organisations nouvelles et elle estime très sincèrement que l'organisme destiné à coordonner l'activité des bureaux d'affrètement ne saurait qu'occasionner des confusions dans les attributions de ces bureaux et en tout cas ferait double emploi avec eux.

L'expérience prouve, en effet, qu'aussi bien les bureaux d'affrètement que les commissions de régularisation des frets, non seulement peuvent entrer en relations les uns avec les autres, mais en fait établissent des contacts intimes et échangent régulièrement des renseignements utiles.

Notre Conférence pense donc préférable de laisser les bureaux d'affrètement et les commissions de régularisation de fret agir en liberté et avec toute initiative, sans brider leurs efforts par la création d'un organisme supérieur.

j. Participation des usagers aux dépenses des voies navigables. — La Conférence des Syndicats de navigation intérieure a déjà exprimé à plusieurs reprises son opinion sur la participation des usagers aux dépenses d'amélioration des voies navigables. Cette opinion a été fournie au Conseil national économique et a fait l'objet d'une note écrite, remise en séance dans les termes ci-dessous :

« La Conférence se rallie aux idées qui ont été émises par le Comité consultatif des chemins de fer, tendant à la création d'un organisme d'exploitation tripartite des voies navigables, comprenant :

- « 1/3 des représentants de l'Etat;
- « 1/3 — — des transportés;
- « 1/3 — — des transporteurs.

« Cet organisme aurait notamment à déterminer les travaux d'amélioration à effectuer avec participation des usagers.

« La Conférence confirme :

- « a. Que cette participation devra être inférieure à celle de l'Etat;
- « b. Qu'elle ne devra pas servir à des travaux de simple entretien ou d'entretien différé;
- « c. Qu'elle devra être locale, temporaire et perçue après exécution des travaux. »

k. Notre Conférence est heureuse de voir le Conseil national économique adopter le principe qu'elle a toujours défendu au sujet de la contribution spéciale pour dégradation exceptionnelle, à laquelle il était envisagé d'assujettir les automoteurs.

Mais par contre, elle demande instamment au Conseil national économique, dans un but d'équité, d'appliquer cette mesure non seulement aux automoteurs mais également aux tracteurs de bateau circulant sur les chemins de halage.

L'usage s'est établi depuis quelques années d'exiger des propriétaires de tracteurs de bateau une contribution pour l'entretien des chemins de halage. Les taxes considérables qui viennent d'être établies pour l'usage des gas-oils permettent à l'Etat de récupérer des

sommes bien supérieures à celles qui étaient réclamées pour l'entretien des chemins de halage; maintenant que les tracteurs à gas-oil sont soumis, comme les automoteurs, à l'impôt nouveau qui vient d'être établi, il n'y a donc plus lieu de leur réclamer en plus une indemnité pour l'entretien du chemin de halage.

l. *Aménagements fiscaux tendant à une répartition du trafic.* — Il y aurait lieu de compléter le paragraphe par la phrase suivante :

« ...et en tenant compte de la situation actuelle du trafic par eau dans chaque région et des situations acquises des différents transporteurs ».

m. Il devrait être bien indiqué que les situations acquises seraient respectées et qu'il ne saurait s'agir, en la circonstance, d'une pure et simple expropriation.

Si le Gouvernement recherche en effet une conciliation des transports, il n'admettra certainement pas que sous prétexte de conciliation, un équilibre existant soit brutalement bouleversé.

Il serait, d'autre part, erroné de supposer que le domaine de la navigation intérieure soit limité aux transports de marchandises pondéreuses. Il y aura lieu dans ces conditions de faire une discrimination des marchandises qui, de tout temps, ont fait l'objet et font l'objet de transports par voie d'eau.

n. *Répartition directe du trafic.* — Comme le Conseil national économique, la Conférence des Syndicats de navigation intérieure estime que des ententes peuvent être recherchées entre le chemin de fer et la voie d'eau et que ces ententes seront plus facilement trouvées sur les réseaux fluviaux de la Seine, du Rhône et du Midi où le trafic est assuré surtout par un petit nombre de compagnies de navigation.

Tout en reconnaissant les difficultés qui peuvent se présenter du fait de la prédominance de la batellerie artisanale sur les canaux du Nord et de l'Est, la Conférence estime que celles-ci ne doivent pas être invoquées pour retarder un accord.

Après avoir consulté les principales Chambres syndicales d'affréteurs du Nord, de l'Est et de la Région parisienne et après avoir étudié la question dans le désir d'apporter des éléments constructifs au travail poursuivi par le Conseil national économique, elle estime que ces ententes pourraient être recherchées dans les conditions ci-dessous.

En fait, le marinier artisan exécute des transports, mais jusqu'à présent n'a jamais eu à s'immiscer dans les répartitions de trafic entre le chemin de fer et la navigation intérieure; il ne semble pas d'ailleurs qu'il puisse ultérieurement intervenir dans cette répartition.

Les négociations en vue d'une entente ne semblent donc pouvoir être poursuivies que par ceux qui, traitant les affaires commerciales, ont pratiquement le *trafic en main*.

Les syndicats d'affréteurs et d'affréteurs-transporteurs sont tous, pour ainsi dire, affiliés à la Conférence des Syndicats de navigation intérieure, et il semble qu'ils soient tout disposés à remettre la défense de leurs intérêts à cet organisme central qui négocierait les répartitions de trafic en liaison avec les affréteurs locaux et pour leur compte.

La création de bourses d'affrètement obligatoires dont il a été fait mention ci-dessus, qui n'accepteraient que des affrètements ou des

affréteurs-transporteurs présentant la moralité et la surface indispensables à l'accomplissement de leur mission, faciliterait la mise en application de la formule préconisée, puisque c'est avec ces groupements d'affréteurs que la Conférence des Syndicats de navigation intérieure aurait à entrer en liaison en vue de poursuivre ses négociations avec les réseaux.

Celle-ci, d'ailleurs, a nettement l'impression, sans pouvoir évidemment l'affirmer dès à présent, que la batellerie artisanale ne verrait que des avantages à ce qu'elle entre en contact avec les réseaux pour lui assurer un trafic suffisant à des taux lui permettant de couvrir toutes les charges qu'elles a à supporter.

La Conférence des Syndicats de navigation intérieure considère donc que des ententes peuvent aussi bien être réalisées sur les voies du Nord et de l'Est que sur les autres voies du pays. Elle se tient à la disposition des uns et des autres pour chercher à concrétiser et à mettre en application son idée dans le désir d'aboutir à une solution satisfaisante pour tous les intérêts en cause.

p. *Prix fermes.* — Il doit être bien entendu que le terme « prix ferme » n'est pas limitatif; il est donc indispensable d'employer les expressions :

« prix fermes, barèmes spéciaux et tarifs d'abonnement », c'est-à-dire de viser tous les procédés directs et indirects que possèdent les réseaux de chemins de fer pour concurrencer la navigation.

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. PILLIARD,
Président du Groupement de la Navigation rapide.

Le projet de conclusions présenté par M. LAROQUE, sur la navigation intérieure par rapport au problème des transports, s'offre à l'examen comme un véritable programme d'organisation d'une industrie qui, dans les années passées, n'avait pas été, de la part des milieux économiques, l'objet d'un intérêt si pressant et d'une étude aussi approfondie. Cet intérêt, les circonstances l'ont certainement provoqué en exigeant que la concurrence ne se fasse pas simplement à coups de tarifs, mais tienne compte des prix de revient et des conséquences financières. Quant à la qualité de l'étude qui a été faite, il n'est que juste d'en féliciter l'auteur des conclusions actuellement à l'examen.

Le « Groupement de la navigation rapide » se félicite du souci qui a été pris d'affirmer le principe de la liberté commerciale en matière de navigation intérieure; une affirmation si catégorique présente d'autant plus d'intérêt qu'on pourrait être tenté de juger cette liberté dangereusement compromise lorsqu'on prend connaissance, à la fin du rapport, des conclusions relatives à « la répartition du trafic » entre le rail et le canal. Interprétation erronée sans doute de ma part si l'on considère que deux paragraphes sous la même signature ne sauraient être contradictoires qu'en apparence.

Le rapporteur, soucieux à juste titre d'améliorer le rendement très insuffisant des péniches, suggère d'étendre à la navigation intérieure la protection accordée au cabotage maritime et de contrôler la mise en service de bateaux nouveaux. Cette double suggestion suppose que le matériel existant sous pavillon français suffit aux besoins des chargeurs. Je crois fermement qu'il en est ainsi, et qu'il en sera ainsi pour peu que les services des principaux chargeurs s'efforcent, comme ils le feront certainement, de ne pas mettre la batellerie française dans le cas de se montrer insuffisante. Il suffira que des contrats de quantités et de durée, tels qu'ils se pratiquent régulièrement en matière maritime, permettent aux chargeurs et aux transporteurs d'adapter au mieux les moyens aux besoins déclarés. Si semblable essai loyal ne conduisait pas à un équilibre convenable, il serait temps, comme le rapport le suggère, de pratiquer en matière de pavillon étranger des mesures de tolérance qui seraient de toute équité.

Quant au malthusianisme suggéré en matière de bateaux nouveaux, qu'il me soit permis d'en marquer le danger : danger d'appliquer un principe de moindre effort et de moindre initiative; danger de porter atteinte à un artisanat qu'il vaudrait mieux essayer de grouper que risquer de détruire; danger de provoquer des spéculations fâcheuses par la nécessité de détruire autant de tonnes au moins qu'on en créerait et ces spéculations se feraient nécessairement par intermédiaires au détriment des petits propriétaires de péniches anciennes, au détriment aussi des acquéreurs de matériel neuf; inconvénient enfin de mettre obstacle à des besoins en matériel spécialisé. Ne suffirait-il pas d'éviter que des manœuvres classiques de dumping favorisent à l'excès les entrées de matériel de construction étrangère ?

Par ailleurs, la réserve de l'immatriculation en France aux seuls bateaux appartenant à des Français devrait comporter certaines exceptions tant pour tenir compte des situations acquises que de l'importance considérable d'intérêts français associés à certaines entreprises étrangères.

La préoccupation qui se dégage de la première partie du rapport, préoccupation d'améliorer la rotation des péniches, rend désirable que la traction mécanique se substitue aussi rapidement que possible à la traction animale. Le Groupement de la navigation rapide rappelle combien il est favorable à une mesure de ce genre qui aurait pour résultat la circulation à la même vitesse sur les canaux de la péniche tractionnée et de l'automoteur; qu'il ne soit permis en passant d'affirmer une fois de plus l'injustice qu'il y aurait dans ces conditions à traiter l'automoteur, au point de vue fiscal en particulier, autrement qu'on ne traiterait la péniche tractionnée mécaniquement.

Sur le chapitre de l'affrètement, il faut louer sans réserve l'intention de défendre le marinier contre l'exploitation dont il est parfois victime. Sauf mise au point définitive, le Groupement de la navigation rapide approuve le principe de la convention et de la lettre de voiture types, ainsi que des bureaux d'affrètement. Il constate avec satisfaction que le rapport écarte tout système aboutissant directement ou indirectement à fixer administrativement et impérativement le cours des frets. Ni fret, ni tour de rôle, ni bourse obligatoires. Mais en revanche une suffisante publicité donnant au marinier le moyen d'acquiescer une connaissance certaine des possibilités qu'il a de pratiquer au voyage des frets lui permettant de vivre. Par contre, en admettant, ce qui paraît possible, qu'il y ait lieu de coordonner les bureaux de fret par des commissions régionales réunissant chargeurs, batellerie, chemins de fer et administration, il y aurait lieu, suivant nous, de fixer des modalités de fonctionnement telles qu'en fin de compte les relations entre chargeurs et transporteurs gardent leur caractère commercial et que le système instauré n'aboutisse pas indirectement à cette fixation administrative et impérative des frets que le rapporteur s'est défendu de suggérer.

En ce qui concerne la participation financière des usagers aux dépenses d'amélioration des voies navigables, le Groupement de la navigation rapide a fixé nettement sa doctrine dans une lettre adressée à M. le Ministre des Travaux publics le 14 février 1934, lettre dont le Secrétariat général du Conseil national économique a reçu la copie. Il ne s'agit pas pour les usagers de ne participer qu'aux travaux d'amélioration dont ils auraient demandé l'exécution, mais bien aux travaux d'amélioration sur l'utilité desquels ils seraient consultés. Par ailleurs il peut convenir que leur participation soit perçue dans le temps même où les dépenses seraient engagées; encore le montant de cette participation ne devrait-il pas être fixé une fois pour toutes à un pourcentage déterminé : la nécessité d'apporter d'urgence un remède à la situation déficitaire des transports par voie ferrée n'implique pas, croyons-nous, qu'on impose aux usagers des voies navigables un fardeau qu'ils seraient incapables de supporter.

Quant à la répartition du trafic entre le rail et la voie d'eau, nous sommes d'accord, les prix fermes étant supprimés, sur le principe d'une modification de l'échelle de l'impôt suivant la nature de la marchandise, étant bien entendu qu'il serait tenu le plus grand compte pour la fixation de cette échelle du fait qu'elle ne devrait pas conduire à une discrimination retirant à la navigation fluviale son droit au transport d'une marchandise quelconque par péniche complète, et,

d'autre part, des préférences qu'ont certains chargeurs pour tel mode de transport répondant particulièrement à leurs besoins. En revanche, le Groupement de la navigation rapide, favorable aux accords entre transporteurs et entre chargeurs et transporteurs, ne peut que protester, comme il l'a marqué dès le début de cet exposé, contre l'attribution aux commissions régionales, en matière de répartition de trafic, de pouvoirs qui constitueraient, suivant l'expression même du rapporteur, une « menace » sous la pression de laquelle il n'y aurait qu'à s'incliner en constatant que la liberté commerciale érigée en principe serait, dans la pratique, inexistante.

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. LOUIS LOUIS,
Président du Syndicat Général de la Batellerie.

Après avoir examiné le projet de conclusions de M. LAROQUE sur la navigation intérieure, les Syndicats confédérés de la batellerie tiennent à faire les remarques suivantes :

La concurrence étrangère. — Les Syndicats confédérés de la batellerie approuvent entièrement les mesures de protection que propose M. LAROQUE contre la concurrence étrangère, d'autant plus que nous réclamons depuis longtemps l'application stricte des règles et des accords internationaux.

Les Syndicats confédérés de la batellerie demandent également l'adoption rapide du projet de loi qui tend à modifier la loi du 5 juillet 1917 pour réserver l'immatriculation en France aux seuls bateaux appartenant à des Français et pour ne permettre les transports intérieurs qu'aux bateaux immatriculés en France de façon à obtenir pour la navigation intérieure le même régime que pour la navigation sur les fleuves internationaux.

Le contingentement de la construction fluviale. — Les Syndicats confédérés de la batellerie demandent à la « Commission permanente » d'être à cet effet très prudente, d'autant plus que depuis 1929 la flotte fluviale française en bois a déjà perdu plus de 2.000 unités et nous ajoutons qu'un nombre important de bateaux en bois sont encore à la veille de disparaître du fait que les bateliers manquent d'argent pour faire effectuer les réparations indispensables pour maintenir leurs bateaux en état de navigabilité.

Et mieux, il serait tout à fait regrettable de prendre des mesures frappant nos chantiers fluviaux français au moment même où par un « Dumping » que nous tenons à dénoncer ici les chantiers allemands offrent à la clientèle française des bateaux automoteurs à des prix très inférieurs aux prix des constructeurs français. A notre avis, c'est d'abord contre ce « Dumping » que la « Commission permanente » doit faire prendre d'urgence des mesures de protection en réclamant par décret l'application du projet de loi n° 1848 sur les droits de douane.

Et puis, si nous nous plaçons du point de vue de la défense nationale — et notre devoir est de le faire — nous devons nous efforcer de doter notre pays d'une flotte fluviale moderne permettant de lutter efficacement contre la concurrence étrangère mais également indispensable à la défense nationale et à l'activité économique du pays.

Il serait, d'autre part, tout à fait absurde de prendre des mesures de contingentements contre la construction française, tout en accordant demain, pour répondre aux besoins des chargeurs, de nouvelles dérogations aux bateaux étrangers, sous prétexte que la flotte étrangère est plus moderne que la flotte française.

Les Syndicats confédérés de la batellerie, par ces trop brèves observations, tiennent à souligner à la « Commission permanente » toute l'importance de la réglementation de la construction fluviale française.

Les services de la traction. — Les entreprises de remorquage devraient autant que possible tenir compte des cours du fret pour la fixation des tarifs de remorquage.

En ce qui concerne les services d'exploitation de la traction électrique, nous devons reconnaître que la C.G.T.V.N. fait actuellement, sur les voies navigables Nord-Paris, un très gros effort pour obtenir une meilleure rotation du matériel fluvial, mais si, dans cette importante région, la C.G.T.V.N. peut obtenir ainsi de sérieux résultats, cela est incontestablement dû au « monopole », mais il n'est peut-être pas nécessaire d'étendre actuellement le « monopole » à tous les services d'exploitation de la C.G.T.V.N.

Participation des usagers aux dépenses d'amélioration des voies navigables. — Les Syndicats confédérés de la batellerie maintiennent les termes de leur protestation du 26 février contre les « péages », en soulignant avec force aujourd'hui que M. LAROQUE commet une erreur en affirmant que la plupart des représentants de la batellerie acceptent les « péages », certes nous n'ignorons pas que la « Conférence des Syndicats de la navigation intérieure » a donné son acceptation, mais nous venons de dire que la « Conférence » ne groupe qu'une minorité de la batellerie et que la grosse majorité est contre tout « péage » ; il serait donc tout à fait injuste et tout à fait anti-démocratique que la « Commission permanente » adopte le point de vue de la minorité de la batellerie française.

On nous dit aussi que les chemins de fer payent l'entretien de leurs voies et que la voie d'eau ne supporte pas cette charge. C'était vrai avant la guerre; cela n'est plus vrai maintenant, car les chemins de fer font en francs dévalorisés le service des intérêts des 75 milliards qu'ils ont empruntés avant la guerre en franc-or. L'économie qui en résulte pour eux — plus de 3 milliards — leur permet de payer l'entretien des voies.

Répartition directe du trafic. — En vue d'obtenir une meilleure répartition du trafic, M. LAROQUE, retenant les suggestions de M. DAUTRY, recommande, sans réserve, pour le réseau fluvial de la Seine, le système des accords entre les compagnies de navigation et la compagnie des chemins de fer, tout en indiquant que ces accords ne lui paraissent pas possibles sur le Nord et dans l'Est.

Or, si, demain, des accords sont conclus sur la Seine, on éliminera de ce fait la petite batellerie, qui cependant tient une place en Seine, dont on n'a pas le droit de ne pas tenir compte.

Nous nous élevons donc contre ces accords qui auront surtout pour résultats de maintenir les cours en hausse au détriment d'abord des consommateurs et ensuite des bateliers, qui n'auront plus leur part dans la répartition du trafic en Seine.

Prix fermes. — Les Syndicats confédérés de la batellerie maintiennent sur cette question leurs déclarations du 26 février.

Organisation de l'affrètement. — Dans son rapport, M. LAROQUE déclare : Le régime de liberté commerciale absolue, tel qu'il existe actuellement, rend à peu près impossible l'élaboration de règles pour la répartition du trafic. Il présente, d'autre part, de sérieux inconvénients pour les mariniers eux-mêmes. Il place les artisans à la merci des affréteurs.

Or, pour mettre fin à ces inconvénients et pour que les bateliers ne soient plus à la merci de l'affréteur, il n'y a qu'un moyen, c'est l'adoption des conclusions de notre rapport du 26 février.

Que nous propose-t-on pour remédier au régime arbitraire et d'anarchie actuellement en vigueur, et que dénonce d'ailleurs M. LAROQUE ?

Le décret du 11 janvier 1931, avec quelques sensibles modifications, mais dont notre principale revendication, le « tour de rôle », est à nouveau exclu.

Nous affirmons, contrairement à M. LAROQUE, que l'expérience du « tour de rôle » a donné partout satisfaction et tout particulièrement pendant la guerre.

Nous affirmons que le « Bureau de tour » d'affrètement de Calais, par exemple, donne toute satisfaction à MM. les transitaires, les entrepreneurs maritimes et à la batellerie.

Dans son rapport, M. LAROQUE indique, pour combattre le « tour de rôle », que les chargeurs sont toujours dans l'obligation d'affréter le premier bateau inscrit sur la liste du « tour de rôle », ce n'est pas exact, du fait que le règlement d'un « bureau de tour » prévoit toujours la possibilité pour un affréteur de récuser un bateau.

Certes, nous pourrions nous étendre longuement sur ce sujet, mais à quoi bon, nous tenons cependant à dire que l'application par les chambres de commerce du décret du 11 janvier 1921 n'a pas été favorable aux bateliers.

Il en sera de même demain si le « Conseil national économique » adopte les conclusions de M. LAROQUE, qui, nous le regrettons, maintient le régime actuel.

La situation des bateliers victimes des trafiquants du fret devient cependant de plus en plus critique, et les manifestations qui se produisent actuellement sur les marchés du Nord sont la preuve que nous n'exagérons rien.

Le remède, le seul, à la présente situation du batelier c'est le « tour de rôle » ; ne pas admettre ce système c'est vouloir maintenir les tractations secrètes et individuelles, qui divisent les bateliers, ne profitant en rien au commerce et servant seulement les manœuvres de quelques intermédiaires malhonnêtes.

En terminant, nous vous demandons instamment de tenir compte du rapport que M. CHANSON, président de la « Fédération maritime » du port de Calais, vous a adressé sur le fonctionnement du « bureau de tour » d'affrètement de ce port, qui démontre que le « bureau de tour » obligatoire de Calais donne toute satisfaction aux usagers de ce port.

En résumé, nous demandons au « Conseil national économique » de mettre les bateliers à l'abri d'une spéculation immorale qu'on cache mal sous le nom de la *liberté de l'offre et de la demande*. En adoptant cette réglementation, le Conseil national économique donnera au commerce et à l'industrie des garanties de loyauté et de facilités plus grandes pour l'utilisation des transports par eau.

Cette réforme ne peut gêner aucun des usagers des voies navigables. Elle ne gênera que ceux-là qui ne voient dans l'affrètement qu'un terrain de spéculation et à qui la loyauté des contrats et le souci du bien-être des bateliers sont choses haïssables.

SYNDICAT GÉNÉRAL DE BATELLERIE, HASNON (Nord).
SYNDICAT GÉNÉRAL DE LA PETITE BATELLERIE, CALAIS.
SYNDICAT GÉNÉRAL DE LA PETITE BATELLERIE, PARIS.
SYNDICAT DE LA MARINE FLUVIALE, LYON.

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. MARCHAL,

Vice-Président du Syndicat Général de la Marine.

Je m'associe complètement aux observations présentées par la Conférence des Syndicats de navigation intérieure, sur les diverses questions soulevées par le rapport de M. LAROQUE.

Les moyens essentiels de coordination des transports par fer et par eau envisagés sont :

La limitation de la concurrence des bateaux étrangers, par la suppression définitive des dérogations et l'application stricte de l'arrêté du 26 août 1932;

La limitation de la batellerie à ses effectifs actuels, seuls les bateaux actuellement immatriculés étant autorisés à faire des transports sur les voies navigables, et pouvant être remplacés dans les conditions prévues, la mise en service de nouveaux bateaux, non de remplacement d'unités détruites, ne pouvant être autorisée que par le Ministre et dans les cas exceptionnels.

L'ensemble de ces deux mesures équivaut en fait, en ce qui concerne la navigation intérieure, à donner l'autorisation de faire des transports sur les voies navigables *aux seuls bateaux français actuellement existants*.

L'application de ces mesures, en tenant compte des observations justifiées de la Conférence des Syndicats de navigation intérieure, peut être considérée comme étant, dans les circonstances présentes, la condition essentielle des accords envisagés et recommandés entre le chemin de fer et la navigation intérieure.

Toutefois, il résulte des diverses conversations qui ont eu lieu depuis le 26 février, entre certains transporteurs par eau et des représentants des compagnies de chemins de fer, que ces seules mesures ne suffiront pas pour permettre la réalisation de ces accords, et assurer la répartition du trafic entre le rail et la voie d'eau.

Quand il s'agit d'accords librement discutés entre concurrents, la seule méthode justifiée et acceptable est celle qui consiste à rechercher le maintien loyal des situations acquises.

Et c'est d'ailleurs celle qui a été spontanément proposée par M. DAUTRY, Directeur général des chemins de fer de l'Etat, dans les conversations qui ont eu lieu depuis le 26 février, entre les représentants des chemins de fer de l'Etat et certains transporteurs par eau, à la suite des suggestions approuvées à la séance du 26 février par la Commission permanente du Conseil national économique.

C'est également cette méthode qui a été retenue et acceptée en principe, lors des conversations récentes entre les représentants des Chemins de fer P. L. M. et les représentants de trois compagnies de transports du Rhône.

C'est la même méthode qui devra être poursuivie en toutes régions, si l'on veut suivre pratiquement la recommandation du projet de conclusions de M. Laroque, qui déclare :

« Le moyen le plus souple et qu'il convient de recommander sans réserve, est l'accord du ou des représentants des chemins de fer avec les représentants de la navigation fluviale. »

Le rapporteur ajoute :

a. Que cet accord paraît possible sur les réseaux fluviaux de la Seine, du Rhône et du Midi, où le trafic est assuré surtout par un petit nombre de Compagnies de navigation;

b. Sur le réseau des canaux de première catégorie, du Nord et de l'Est, la situation est différente par suite de la prédominance de la batellerie artisanale. Les réseaux de chemins de fer n'ont ici, devant eux, qu'une multitude de bateliers avec lesquels il leur est impossible de traiter.

Il y a lieu tout d'abord d'insister très spécialement sur la suggestion très intéressante présentée au sujet des transports sur les canaux, par la Conférence des Syndicats de la navigation intérieure, sur la possibilité de provoquer la constitution, dans chaque région, de groupements de transporteurs affréteurs et d'affréteurs, car si les intéressés acceptaient la constitution de tels groupements, qui représenteraient ainsi, au seul point de vue commercial, non seulement les mariniers des compagnies, mais également les mariniers propriétaires, il deviendrait possible d'étendre à toutes les régions la méthode des accords directs entre chemins de fer et transporteurs par eau.

Sans doute, il paraîtra difficile *d'imposer* la constitution de tels groupements, et il sera nécessaire, en outre, de prévoir des conditions d'admission, ainsi que des sanctions éventuelles, dans le fonctionnement de ces groupements, mais tout cela devrait être tenté et doit être possible si l'on accepte également le principe des situations acquises, par exemple en se référant aux transports réalisés pendant les trois dernières années.

Ce ne serait donc qu'au cas où les intéressés n'aboutiraient pas à la constitution de ces groupements, ou les refuseraient, qu'il deviendrait nécessaire d'envisager d'autres méthodes de coordination.

Répartition du trafic.

Le rapport de M. Laroque envisage cette répartition par plusieurs méthodes :

Tout d'abord par voie fiscale, en précisant que le but poursuivi serait de remanier les impôts actuels (4 et 8 p. 100), en réduisant au besoin les impôts pour les marchandises pondéreuses, et en adoptant des taux d'impôts sensiblement supérieurs à 8 p. 100 pour les marchandises chères, qui perdraient ainsi intérêt à emprunter la voie d'eau.

Il serait question, par ce procédé, de favoriser la batellerie, dont le fret normal serait ainsi dégrevé, et de supprimer, ou tout au moins de réduire les transports par eau des marchandises chères.

Ici, intervient la question du transport des marchandises diverses, vitale pour de nombreux transporteurs.

Les termes du rapport peuvent faire craindre la volonté de supprimer ce genre de transports.

Rappelons que ces transports correspondent aux cargaisons composées de marchandises de nature différente et comprenant en majorité des lots inférieurs à 50 tonnes.

I. TRANSPORTS DE MARCHANDISES DIVERSES.

Si la méthode fiscale indiquée par M. Laroque devait avoir pour but, non de supprimer mais de stabiliser la situation actuelle des transports de marchandises diverses, *en commençant par réviser tous les prix de concurrence qui les concernent*, afin de rendre acceptables les augmentations d'impôts, et sans chercher à enlever à la navigation intérieure les transports qu'elle fait régulièrement depuis de longues années, une entente ne serait pas impossible, car cette méthode n'empêcherait pas la conclusion — entre transporteurs par eau et Compagnies de chemins de fer — des accords prévus sur la base du respect des situations actuelles.

Dans le cas contraire, le procédé fiscal envisagé détruit à l'avance toute possibilité d'accords, et causerait un très grave dommage, profondément injuste, aux transporteurs par eau, outillés et organisés pour le transport des marchandises diverses.

Le Conseil national économique veut-il que les transporteurs, qui ont fait construire des bateaux spéciaux, mal adaptés aux gros transports, qui ont toute une organisation de manutentions, de magasins et d'entrepôts, des services commerciaux avec les employés correspondants, de lourds frais généraux, des agences tout le long des voies navigables, des clients habitués à recevoir par eau et à distribuer (très souvent par fer) autour de divers grands centres... le Conseil national économique veut-il que tous ces efforts soient annihilés, — que les capitaux investis soient perdus — que les agents et employés soient congédiés — et que les transporteurs intéressés subissent ainsi une véritable expropriation ?

Car ce n'est évidemment pas en offrant (ce qui serait d'ailleurs pratiquement impossible et léserait d'autres transporteurs) des transports de matières pondéreuses, qu'il serait possible d'envisager des compensations.

Il faut donc que les accords recommandés par le Conseil national économique puissent tout d'abord s'appliquer aux transports de marchandises diverses.

Or, il est un fait incontestable, c'est que les transporteurs réalisant ainsi de tels transports sont très peu nombreux.

Mais ils existent sur la Seine, sur les canaux, sur le Rhône, les canaux du Midi, la Loire navigable jusqu'à Angers.

Les transports de marchandises diverses représentent des tonnages importants, en tout cas très importants et tout à fait essentiels pour ceux qui les exécutent.

Sans eux, la navigation du Rhône, de la Loire et des canaux du Midi, n'aurait qu'à disparaître, car dans ces régions les gros transports par bateaux complets sont rares.

Sans eux, certains transporteurs de la Seine et des canaux verraient leur activité considérablement diminuer et leur existence en péril.

Mais, cependant, on doit comprendre les objections des chemins de fer, craignant à juste titre que la suppression des tarifs de concurrence à la navigation intérieure n'entraîne une augmentation inacceptable, par rapport à la situation actuelle, des transports de cette nature.

La réglementation et l'autorisation prévues pour les « services réguliers », qui demandent des facilités de trématage et des priorités de passage aux écluses des canaux, ne sont pas suffisantes à cet égard.

En effet, il n'y a pas de services accélérés sur la Seine, sur le Rhône, la Loire, les canaux du Midi, et aucune demande de services réguliers ne paraît devoir être faite sur ces rivières.

Même, sur les canaux du Centre, du Nord et de l'Est, il se fait des transports de marchandises diverses sans les avantages ni les charges des « Services réguliers ».

Finalement, une solution satisfaisante à cette question du transport des marchandises diverses, et la seule permettant les accords recherchés avec les chemins de fer, ne peut être trouvée que dans la formule *d'une autorisation spéciale à obtenir pour lesdits transports*.

Il serait très facile d'établir, pour chaque région, la liste des transporteurs par eau et mariniers propriétaires pouvant justifier avoir réalisé, pendant une période à déterminer, dans des bateaux leur appartenant, de tels transports.

Il serait donc possible de décider que, seuls seront autorisés à continuer à faire des transports de marchandises diverses, les transporteurs ayant fourni les justifications nécessaires — acceptant de se soumettre aux accords à intervenir — et avec les sanctions qui pourraient en résulter.

Si l'on veut vraiment, pour ces transports de marchandises diverses, réaliser la coordination des transports, en évitant les luttes stériles, la formule de l'autorisation est la seule qui permette de conduire aux accords souhaités avec le chemin de fer — et qui permette de respecter les situations acquises, comme le demande la Conférence des Syndicats de navigation intérieure.

II. TRANSPORTS PAR BATEAUX COMPLETS.

La question des marchandises diverses étant ainsi réglée, il reste à examiner les méthodes possibles de coordination pour tous les autres transports, c'est-à-dire les transports par bateaux complets.

Le rapport de M. Laroque insiste sur la notion des marchandises pondéreuses, qu'il conviendrait de réserver principalement à la voie d'eau.

Mais la distinction, entre marchandises pondéreuses et marchandises chères, prête à confusion et à discussion.

Pour les transporteurs par eau comme pour les clients des voies navigables, l'expression « marchandises pondéreuses » ne peut s'entendre que pour toutes les marchandises qui s'expédient normalement et régulièrement par grosses quantités, c'est-à-dire par bateaux complets, — c'est-à-dire non seulement pour les charbons, brais, bitumes, sables, graviers, minerais — non seulement pour les chaux, ciments, briques, tuiles, bois et tous matériaux de construction — non seulement pour les phosphates, pyrites, engrais, sels, soudes et potasses — mais aussi pour les blés, céréales, farines, vins en fûts et en vrac, sucres bruts et raffinés — mais aussi pour les produits métallurgiques les plus divers, les machines agricoles, les pâtes à papier, le papier journal, les huiles comestibles et de graissage, les hydrocarbures, etc., c'est-à-dire tout ce qui se transporte actuellement et s'est toujours transporté par bateaux complets sur les canaux et rivières de France.

Les transporteurs par eau demandent donc instamment que l'expression : transports de marchandises pondéreuses soit remplacée par celle de transports qui s'exécutent normalement par bateaux complets.

Vouloir, par des procédés fiscaux ou autrement, interdire pratiquement à la navigation certains transports, qu'elle a toujours faits, et qui correspondent à son outillage et aux habitudes de sa clientèle, serait profondément injuste et conduirait à des réductions massives de tonnages impossibles à remplacer.

La limitation très stricte du nombre de bateaux susceptibles de faire des transports par bateaux complets, jointe à la nécessité de l'autorisation et des accords pour les marchandises diverses, donne à elle seule, aux chemins de fer, la garantie que les tonnages de la navigation intérieure n'augmenteront pas et que sa concurrence sera strictement limitée.

Si cette garantie n'était pas jugée suffisante, il reste au Gouvernement le pouvoir, — par le seul jeu de la revision progressive des prix fermes de concurrence s'appliquant à telle ou telle marchandise, telle ou telle relation — de réaliser la répartition du trafic entre la voie de fer et la voie d'eau, mais tout ceci dans le cas où la méthode préconisée des accords se révélerait irréalisable ou inefficace.

Mais, n'est-il pas de l'intérêt des mariniers comme de tous les transporteurs et affréteurs d'arriver aux groupements suggérés par la Conférence des Syndicats de navigation intérieure, susceptibles de permettre les accords entraînant la revision de tous les prix fermes, barèmes spéciaux et tarifs d'abonnement de concurrence à la voie d'eau et, par conséquent, de remédier à la misère actuelle des transporteurs.

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. HUIBAUT,

Président du Syndicat de la Petite Batellerie motorisée.

Le Syndicat de la petite batellerie française motorisée, consulté sur le projet de conclusions présenté par M. LAROQUE, auditeur au Conseil d'Etat, a été conduit à apporter les observations suivantes :

Limitation de la concurrence étrangère.

Notre organisation se trouve être entièrement d'accord avec les conclusions de l'éminent rapporteur sur la nécessité urgente de limiter la concurrence étrangère, elle fait siennes les conclusions réclamant l'adoption rapide du projet de loi déjà voté par la Chambre des députés tendant à modifier la loi du 5 juillet 1917 pour réserver l'immatriculation en France aux seuls bateaux appartenant à des Français.

La Commission tenant compte des craintes exprimées par les représentants des chargeurs a admis qu'une certaine tolérance serait accordée à la batellerie étrangère si l'état économique du marché venait à se modifier et que ces tolérances seraient accordées par l'Administration qui, en l'occurrence, serait seule juge.

Quoique notre organisation ne puisse partager les craintes exprimées par les représentants des chargeurs, et qu'elle soit convaincue au contraire que la batellerie française dans son ensemble est en mesure de satisfaire les besoins, tous les besoins des chargeurs, notre organisation admettrait que si la nécessité s'en faisait sentir, des tolérances puissent être accordées. Mais, dans ce cas, nous demandons *instantment* et ce, pour éviter des abus qui ne manqueraient pas de se produire, d'inviter l'Administration à n'accorder les tolérances qu'après avoir consulté une commission composée des représentants des chargeurs, de la batellerie et de l'Administration.

Contrôle de la mise en service des bateaux.

Notre organisation ne peut partager les vues de M. le Rapporteur sur ce point. Les moyens préconisés pour la limitation de la mise en service des bateaux français rencontreraient des obstacles insurmontables. Il serait, en effet, difficile de déterminer celui ou ceux qui seront autorisés à faire construire un ou deux bateaux parmi les petits patrons bateliers, les grosses compagnies de navigation ou encore les marinières salariés désirant s'établir.

Cette limitation aurait aussi pour résultat d'entraver considérablement la transformation de la flotte fluviale française qui doit envisager de se moderniser pour répondre aux besoins du progrès et de sa clientèle. Une limitation ainsi conçue aurait encore pour conséquence de la placer en état d'infériorité vis-à-vis des flottes fluviales étrangères dont l'admission en France serait réclamée par l'industrie en raison des moyens dont elles disposeraient.

Réglementation des services réguliers.

En ce qui concerne les services réguliers et services dits « accélérés » au sujet desquels de nombreux abus ont été commis, notre organisation croit devoir rappeler qu'elle a toujours réclamé contre les abus qui s'étaient produits dans ce domaine, elle demande à nouveau que les autorisations pour pratiquer la marche accélérée ne soient accordées que pour des services réguliers avec départ et arrivée à jours fixes et pour des marchandises périssables. Ces autorisations devraient obligatoirement porter le matricule du bateau et sa devise et figurer sur l'avant des bateaux autorisés ainsi que la nature du service.

Conventions et lettres de voitures type.

Notre organisation partage, sur ce point, les vues de la commission, elle demande qu'il soit tenu compte des suggestions déjà produites par notre organisation sur les délais de chargement et déchargement qui devraient être fixés à 80 tonnes par jour afin de tenir compte des moyens modernes d'aujourd'hui de manutention.

Bureaux d'affrètement.

Notre organisation ne peut, sur ce point, que s'en tenir au point de vue déjà exprimé pour demander l'institution des bourses d'affrètement *obligatoires*, seules capables d'apporter un peu de clarté et de loyauté dans l'affrètement.

Elle demande que la gestion de ses bourses d'affrètement obligatoires soit confiée à l'Office national de la navigation en raison de sa compétence en matière fluviale.

L'unanimité des usagers, tant sur les bourses d'affrètement obligatoires que sur la gestion par l'O. N. M. a d'ailleurs été réalisée.

Coordination de l'activité des bureaux d'affrètement.

Nous avons indiqué que la gestion et par cela même la coordination des bourses d'affrètement obligatoires pouvait et devait être confiée à un organisme tout préparé à ces fonctions : l'Office national de la navigation. S'il entrait dans les intentions de la commission de lui adjoindre une commission, nous nous élèverons avec force contre l'admission au sein de celle-ci d'un représentant des chemins de fer dont les intérêts dans une commission de cette nature ne seraient pas en cause.

La batellerie n'est pas, que nous sachions, admise dans les comités ou conseils des réseaux, et il n'est pas question dans l'état actuel des choses proposées de lui donner des droits de regard dans l'Administration des chemins de fer.

Aménagements fiscaux.

En ce qui concerne les conclusions de l'éminent rapporteur sur cette question, notre organisation croit devoir faire remarquer qu'un équilibre des charges pesant sur la navigation et sur le chemin de fer ne peut se concevoir que si le problème est étudié dans son ensemble; or, il ne peut en être question, les Compagnies de chemins de fer bénéficient d'une foule d'avantages tels que les conventions qui assurent aux Compagnies des garanties de l'Etat, dont la batellerie ne dispose pas et qu'elle ne songe pas à réclamer et qui font qu'en fin de compte l'Etat supporte une grosse part des frais d'entretien des réseaux.

Ces considérations nous conduisent à affirmer que les préoccupations de la commission tendant à égaliser les charges mettraient la batellerie, qui, elle, doit se suffire à elle-même, dans un état d'infériorité tel quelle serait destinée à disparaître à brève échéance.

Participation des usagers aux dépenses d'administration des voies navigables.

En ce qui concerne cette partie des conclusions de M. le Rapporteur, notre organisation s'élève avec force contre toute forme de péages temporaires quelle qu'elle soit. Ces mesures antidémocratiques et rétrogrades peuvent apparaître comme dirigées contre l'existence de la batellerie. Les voies navigables qui sont de véritables routes, peuvent se comparer aux routes nationales, comme elles, elles doivent être entretenues et améliorées aux frais de l'Etat au bénéfice de l'économie nationale.

Nous protestons contre le passage des conclusions qui affirme que la participation des usagers aux dépenses d'amélioration a été acceptée par la plupart des représentants de la batellerie. Cette acceptation accompagnée d'ailleurs de réserves a été faite par quelques groupements qui représentent la minorité de la batellerie, pour ne pas dire qu'ils parlent au nom de quelques usagers seulement dont le trafic tout particulier qu'ils effectuent ne serait pas gêné par une telle contribution. Cela nous permet d'affirmer que la grande majorité des représentants de la batellerie est absolument opposée à toute forme de péages sur les voies navigables françaises. Nous ne nous dissimulons pas que si de telles mesures étaient adoptées, la batellerie française qui éprouve déjà de grosses difficultés, verrait son existence même mise en péril.

La batellerie française est soumise au point de vue fiscal aux mêmes obligations que tous les citoyens français, elle est frappée des mêmes impôts, une augmentation récente de l'impôt sur les gaz-oils cause une charge nouvelle aux bateaux automoteurs de 8.000 à 10.000 francs, toute forme de péage qui serait en définitive un impôt déguisée, apparaîtrait comme une mesure d'exception contre une certaine catégorie de Français et contre une industrie utile qui doit trouver sa place dans l'économie nationale.

Répartition du trafic.

Nous ne pouvons admettre une répartition du trafic selon les conclusions de l'éminent rapporteur, les moyens envisagés ne pourraient que priver la batellerie de la plupart du tonnage déjà limité que, de par sa nature, elle est en mesure de transporter.

Les moyens envisagés en interdisant à la batellerie le transport de certaines marchandises chères auraient aussi pour résultat de ruiner un nombre considérable d'industries et fabriques établies sur les voies navigables et desservies par la voie d'eau.

Nous tenons enfin à souligner que les bateaux automoteurs au nombre d'environ 2.000, constituent une flotte moderne construite en vue de pouvoir transporter des marchandises périssables telles que le sucre, blé, avoine, farine, coton, etc., subiraient un préjudice grave s'ils se voyaient privés de ces marchandises, ce serait les condamner, les acculer au chômage et à la destruction alors que cette flotte moderne représentant un capital important doit trouver et conserver sa place dans l'économie nationale.

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. RAVEAU,
Président de la Ligue des Mariniers d'Automoteurs.

L'étude faite par le Conseil national économique du problème des transports dans la navigation intérieure fait ressortir deux sortes de conclusions.

Les unes se rapportent à des aménagements de détail des plus heureux, les autres dégagent deux principes très nets qui ne sont pas sans danger pour la batellerie artisanale.

Les aménagements de détail concernent les types de conventions d'affrètement et la constitution des bureaux d'affrètement. Les conventions d'affrètement recommandées par le Conseil national économique ont déjà fait l'objet d'études approfondies au sein des commissions fluviales : leurs stipulations sont celles que les mariniers d'automoteurs sont habitués à connaître, et ils ne peuvent que se réjouir de les voir appliquées obligatoirement à tous.

Les bureaux d'affrètement sont également considérés par les mariniers d'automoteurs soit comme une étape vers l'établissement de bourses obligatoires, soit comme des organismes appelés à se transformer peu à peu en véritables bourses.

Le principe de la bourse obligatoire n'en reste pas moins, en effet, le principe nécessaire.

La bourse obligatoire peut, seule, mettre en rapports directs le marinier avec ses collègues au moment de l'affrètement. Elle permet, seule, que les mariniers ainsi groupés puissent s'engager pour une série de voyages. Elle peut donc éviter que les courtiers d'affrètement fluvial continuent d'être de véritables entrepreneurs de transports et faire qu'ils redeviennent de simples courtiers. C'est dire que la bourse seule permettrait au marinier artisan de devenir un véritable commerçant ayant qualité pour traiter ses frets et n'étant à la merci d'aucune spéculation intermédiaire.

Il n'en reste pas moins vrai que les bureaux d'affrètement appelés peut-être à se transformer en bourse, constituent une amélioration considérable des pratiques actuelles et qu'ils sont de nature à servir les intérêts de tous. Les mariniers d'automoteurs se plaisent donc à rendre hommage à l'esprit dans lequel les conclusions du Conseil national économique ont été rédigées.

Ils n'en sont que plus libres pour faire connaître au Conseil national économique les dangers très graves qu'entraînerait l'adoption des deux principes exprimés tout au long du projet de conclusions précité, et qui sont : la destruction de bateaux en bois exigée préalablement à la construction des automoteurs, — principe aggravé d'une demande préalable d'autorisation en tout état de cause, — et le principe de la répartition des marchandises entre le rail et l'eau.

Pour juger des conséquences de la condition imposée à la construction des automoteurs il faut bien prendre conscience de la situation actuelle. La batellerie fluviale est en voie de sortir de la longue période de médiocrité économique, sinon de misère relative, qu'elle n'a cessé de connaître, semble-t-il, depuis sa création.

Les quelques 800 bateaux appartenant à des artisans sont la propriété de mariniers de naissance, or on ne peut pas nier que ces mari-

niers se soient élevés très sensiblement sur l'échelle sociale et qu'ils appartiennent, désormais, à cette classe moyenne dont le rôle est de plus en plus apprécié et considéré dans la Nation.

Il n'y a pas de statistique ni d'explication qui ne vaillent contre la différence de fait existant, à l'heure actuelle, entre les marinières d'automoteurs, même s'ils ne sont pas affranchis de leurs obligations hypothécaires et les marinières de bateaux tractionnés. Il y a place, d'autre part, auprès des bateaux automoteurs actuels, et au cours des années qui suivent, pour 1.000, 1.500 marinières et plus sans doute, qui peuvent également prétendre à exploiter un tonnage réellement exigé par l'industrie et à acquérir, par conséquent, une situation meilleure.

Or, exiger que la création d'un bateau automoteur soit conditionnée par le déchirage de un ou de plusieurs bateaux (lesquels vont aussitôt faire l'objet d'une véritable ralle sur le marché) risque d'équivaloir à l'arrêt du développement de la marine automotrice artisanale.

Toute condition de cette nature augmentera d'abord les charges du marinier désireux de commander un automoteur car l'on n'apprendra à personne qu'il lui faut déjà réaliser des prodiges d'économie pour obtenir le minimum d'argent liquide nécessaire à la passation d'un contrat.

Mais, surtout, l'autorisation de construire exigée par ce système, risque d'être rarement accordée au marinier. Qui aura, d'ailleurs, autorité pour la délivrer ? Qui départagera le marinier et telle Compagnie, ou telle société ? Ne représentera-t-on pas au marinier qu'il doit s'assurer d'abord un contrat de fret permanent pour justifier sa demande, ou qu'une construction faite sans application à un service déterminé ne peut qu'apporter un élément de désordre sur le marché ? Et si les Compagnies de navigation, mieux armées, capables d'attendre l'heure convenable, obtiennent en fait le droit presque exclusif de construire, c'est le sort de tous les marinières actuels, propriétaires d'automoteurs qui sera mis en jeu : une poignée d'artisans ne peut qu'être vaincue par une concurrence industrielle.

Nous espérons donc que le Conseil national économique, mieux informé, comprendra que soumettre la construction des automoteurs à une autorisation préalable fermerait tout avenir à la profession de marinier d'automoteur et porterait le coup le plus dur à la batellerie artisanale.

Un second principe présente également un gros danger, quoique moins grave : c'est le principe de la répartition des marchandises entre le rail et l'eau.

Principe logique en lui-même. Déjà les marinières d'automoteurs admettraient qu'il joue entre les bateaux tractionnés ou remorqués, et les bateaux automoteurs. Mais principe qui ne paraît applicable que dans une économie normale, arrivée à un stade définitif ou étant en possession de tous ses éléments. Or la navigation fluviale est précisément en pleine transformation.

Son matériel est pour une bonne partie à changer et ses plus importants clients l'abandonneront si ce matériel n'est pas transformé. Si donc, la répartition des marchandises entre le rail et l'eau était prononcée en ce moment elle ne pourrait l'être qu'au détriment du matériel restant à créer et elle aurait pour double effet, non seulement d'arrêter le développement de l'automoteur mais d'entraîner peu à peu la ruine de la navigation fluviale.

Dès ce moment et faute pour une partie du matériel approprié, le trafic fluvial est en baisse constante et les dangers que la navigation présente pour la concurrence ferroviaire sont désormais bien relatifs.

Une mesure aussi redoutable que la répartition des marchandises, faite à cette époque précise de transformation indispensable du matériel, dépasserait donc de beaucoup le but que le Conseil s'est proposé et irait même directement contre ce but qui est d'obtenir la prospérité de chaque mode de transport. La répartition des marchandises ferait promptement de la navigation fluviale une industrie des plus médiocres.

Une dernière remarque et des plus importantes doit être faite au sujet des modalités envisagées pour l'adaptation continue entre elles des conditions d'exploitation de la voie de fer et de la voie d'eau.

Le Conseil national économique prévoit la constitution d'une commission composée des représentants des chargeurs de la batellerie, des chemins de fer et des administrations; il semble bien qu'il ne s'agisse pas seulement d'une commission consultative, — commission toujours souhaitable, — mais d'une véritable commission appelée, en fait, à décider.

Or le principe des commissions de ce genre souffre déjà de difficultés. Comme il est bien évident que les décisions ne sauraient y être prises à la majorité, un arbitre, désigné d'avance, ou un organisme d'arbitrage, doit être prévu (Ministre des Travaux publics ou émanation du Conseil national économique, ou autre organisme...).

Mais ce n'est là que la première question dont nous n'avons pas le soin. Il y en a une seconde qui tient à la nature même de notre profession et qui paraît bien sans remède.

La navigation des Compagnies sera toujours bien représentée au sein de la commission prévue. Peu nombreuses, les Compagnies ne manqueront pas de s'entendre, au préalable, de discuter à fond les questions les concernant et leurs intérêts seront défendus comme ils méritent de l'être.

Peut-il en être de même pour les mariniers ? Il faut avoir le courage de répondre : non. Les mariniers artisans ne peuvent se réunir comme font dix Compagnies. Les représentants qu'ils élisent sont comme tous les représentants d'une classe ou d'un parti, ils ont surtout une figure politique. En fait, les représentants des mariniers, figurant à la commission envisagée ou s'y faisant entendre, n'auront reçu aucun mandat économique précis. Ce sont des chefs de syndicats dont on sait qu'ils représentent la marine quand les idées qu'ils défendent ont été agréées par tous leurs membres, c'est-à-dire après coup ou après réussite.

La chose se complique encore du fait qu'il n'y a pas qu'une seule industrie de mariniers artisans. Il y a les bateaux tractionnés et il y a les automoteurs. Entre eux il y a autant de différence dans les conditions d'exploitation dans le prix de revient, dans le genre de marchandise transportée, qu'il y en a entre la batellerie artisanale et la batellerie des Compagnies. En fait, il n'y a pas une marine mais trois et c'est trois marines qui devraient être représentées au sein des commissions en cause. On vient de voir que la représentation des deux marines d'artisans est condamnée à n'être que formelle et cela n'avancerait à rien de prévoir des Chambres de métier : l'extrême dispersion de la marine fluviale n'empêcherait pas que ces Chambres aient surtout une face politique : la question demeurerait la même.

Comme il est nécessaire que les commissions projetées soient établies, — malgré la difficulté de l'arbitrage, — et qu'elles seraient incomplètes sans la représentation de la batellerie artisanale, nous croyons qu'il serait bon qu'il y eût, d'abord, pour la marine fluviale,

un véritable service d'exploitation, qui soit une Direction de Ministère ou un organisme special (tel que l'Office national de navigation dont le rôle peut être accru à ce sujet).

Ce service aurait à connaître de la meilleure exploitation des voies navigables et du trafic le meilleur et le plus ordonné. Il aurait aussi à connaître de ce qui convient le mieux à la prospérité du marinier artisan. Celui-ci ne s'estimera pas en tutelle pour autant, bien au contraire. De même qu'il se plaît à voir exercer la navigation par des gens de métier, il se plaît à voir le Gouvernement exercé par les gouvernants. Il prendrait en médiocre estime tout système d'économie dirigé par les dirigés eux-mêmes.

Un service tel que celui dont la création s'impose, — et elle s'imposera déjà pour la conduite et la direction des bureaux ou des bourses d'affrètement, — aurait qualité pour représenter, mieux que personne, les intérêts de la batellerie à la commission projetée, pour appuyer et défendre les intérêts de la navigation artisanale auprès de ladite commission. Mais le service d'Etat en cause aurait à prendre les responsabilités de son attitude et la commission ne serait témoin ni du genre de querelles usitées dans certaines commissions fluviales où les délégués de syndicats s'entendent reprocher qu'ils ne représentent rien, ni des protestations après coup des mariniers artisans qui déclarent que personne n'avait reçu mandat pour eux de défendre telle ou telle cause.

En formulant ces remarques nous avons tenu seulement à éclairer la religion des membres du Conseil national économique.

Nous demandons que l'on retienne le caractère très grave du danger que ferait courir à la batellerie artisanale l'autorisation imposée pour la construction des bateaux automoteurs et l'intérêt pour ne pas dire la nécessité, d'un organisme d'exploitation — organisme d'Etat ou Direction de Ministère — appelé à réaliser sur les canaux l'ordre indispensable à tous, — ordre qu'il n'est pas du pouvoir des simples commissions fluviales de jamais obtenir.

En terminant nous nous faisons l'interprète de tous les mariniers d'automoteurs pour rendre hommage au Conseil national économique de ce qu'il veut bien favoriser l'attribution du caractère d'artisan à tous les mariniers.

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. PIÉPLU,

*Directeur-Gérant**

de la Société de Remorquage « Bateleries Réunies ».

Le Conseil national économique a exprimé le désir d'entendre la batellerie exposer ses vues, au sujet d'une nouvelle organisation des transports en France.

On a pu remarquer que les journaux qui ont traité de la question ont écarté une collaboration quelconque de la voie d'eau, et que tout semblait se résumer à une entente possible entre les chemins de fer et la route. La batellerie doit avoir son mot à dire dans la question des transports en France.

En nous convoquant à la réunion qui se tient aujourd'hui, le Conseil national économique a comblé une lacune.

Si nous nous plaçons au point de vue général, il ne faut pas méconnaître que la voie d'eau est le plus ancien des modes de transports et existait avant que les chemins de fer aient conquis le trafic qu'ils font actuellement. Si nous avons trouvé étrange que la voie navigable ne soit pas entendue au cours des délibérations qui ont lieu actuellement, c'est que personne n'ignore que le tonnage total des marchandises transportées se répartit, en France, de la manière suivante :

1/9 à la voie navigable;
1/9 à la route;
7/9 aux chemins de fer.

Il est bon de rappeler aussi que le développement des voies navigables, rivières et canaux, est actuellement de 6.400 kilomètres, et que celui des chemins de fer est de 45.000 kilomètres. Il résulte de ces chiffres que, par rapport au nombre de kilomètres, le trafic de la voie d'eau est très sensiblement égal à celui des chemins de fer.

En 1931, les transports fluviaux étaient assurés par 10.258 péniches ordinaires et 2.167 péniches automotrices. Je laisse de côté les 2.872 bateaux étrangers qui, à cette époque, circulaient en France. Sur les 12.245 bateaux français, 6.790, c'est-à-dire plus de la moitié, appartenaient à des marinières artisans; sur ce nombre, 733 étaient automoteurs, tandis que 6.057 étaient des péniches sans moteur. C'est surtout de ces dernières que nous nous occuperons.

D'après des renseignements succincts, et il serait intéressant de connaître les statistiques officielles, 2/5 du tonnage kilométrique transporté par les péniches tractionnées allaient à la petite batellerie, tandis que les bateaux des grosses Compagnies, à cause de la facilité qu'ont celles-ci à se procurer du travail, accaparaient 3/5 de ce tonnage, malgré un nombre plus restreint de bateaux.

Une entente entre tous les modes de transports est préconisable, mais il faudrait qu'elle soit loyale, et sans arrière-pensée. Les marinières isolés, navigant à bord de leurs bateaux, respecteront les accords sur la répartition du trafic, à condition qu'ils soient invités à collaborer à cette répartition du trafic et à ce que leurs intérêts soient sauvegardés.

Au cours des dernières grèves de la batellerie, nous avons pu voir que les mariniers pouvaient, quand ils le voulaient, montrer de la cohésion et de l'entente. Ce qu'ils ont cherché, avant tout, c'est d'assurer leur avenir. Ils désirent aussi la suppression des abus de toutes sortes, qui ont toujours porté atteinte à la liberté et au libre exercice de leur profession.

Si, dans la période de prospérité qui a précédé ces dernières années, le trafic par voie d'eau n'a pas augmenté dans la même proportion que celui des chemins de fer, il n'est pas difficile d'en trouver les causes : de l'anarchie dans l'affrètement, une inorganisation complète chez les bateliers, et aussi l'appât de gagner de l'argent, sans préjuger du lendemain. Ils ont ainsi prêté le flanc aux tarifs fermes des chemins de fer. Inversement, lorsque les transports se sont raréfiés, ils se sont trouvés devant l'alternative suivante : ou travailler à très bas prix, ou mourir; ils ont préféré la première solution.

On a dit et on a écrit que la liberté commerciale du marinier l'avait placé à la merci des affréteurs et des Compagnies de remorquage. Or, depuis 1930, malgré les charges nouvelles (fiscalité excessive, assurances sociales, etc.), les tarifs de remorquage n'ont fait que diminuer, tout au moins sur l'Oise et la Seine (entre Conflans et Paris), c'est-à-dire sur les rivières fréquentées par les mariniers artisans. La Société de remorquage que je dirige a toujours travaillé à un prix voisin de son prix de revient, et comme elle groupe plus de mille mariniers artisans, c'est déjà une belle proportion qui ne peut pas dire qu'elle était à la merci de sa Compagnie de remorquage.

Nous ne serons pas hostiles à un régime d'autorisation des transports professionnels par eau, à condition que celui-ci assure à la batellerie artisanale, la part qui lui revient dans la répartition rationnelle du trafic entre la voie d'eau et les autres moyens de transports. Il ne faudrait exclure personne de ce régime d'autorisation, car on voit actuellement une très grande société de ciments qui n'hésite pas à faire des transports de charbons et d'autres marchandises, pour la clientèle habituelle de la voie d'eau. Le marinier artisan est donc lésé, et il suffirait d'avoir des capitaux suffisants pour construire une flotte, pour tuer ce qui reste de la batellerie artisanale. Avec le régime de l'autorisation, le batelier ne sera pas en marge des autres; il veut concourir à l'économie nationale, au même titre que les autres transporteurs, avec les mêmes droits et les mêmes devoirs.

Nous demandons que le Ministre des Travaux publics exerce un droit de regard sur le nombre de rotations des bateaux appartenant aux mariniers, il verra tout de suite la différence flagrante et injuste entre les bateaux des Compagnies et les bateaux d'artisans. Au cours de la crise subie par les bateliers, en 1931, des bateaux de Compagnies ont fait trois voyages, des rivages du Nord à Paris et retour, quand le batelier artisan n'en faisait qu'un seul. Je dois dire aussi que des transporteurs du Pas-de-Calais n'ont pas hésité à laisser leurs bateaux amarrés, tandis qu'ils affrétaient des petits mariniers. Néanmoins, ceci est une exception.

S'il n'est pas possible, actuellement, de condamner les prix fermes, d'une façon absolue et systématique, il y a lieu de les revoir tous et de n'accepter que ceux qui sont réellement justifiés, dans la mesure où ils ont pour effet de restituer aux chemins de fer un trafic qui ne devrait pas aller normalement à la navigation intérieure. On peut citer, par exemple, les messageries et transports de marchandises diverses qui, de tous temps, ont appartenu aux chemins de fer et que les Compagnies de navigation ont accaparé, par l'institution de tarifs

de concurrence, contre lesquels, et à juste raison, les chemins de fer ont réagi. Il ne vient pas à notre pensée non plus de donner raison à ceux qui, profitant des grands travaux effectués en Moselle, ont accaparé divers transports de Strasbourg vers Metz, et qui jamais, avant ces travaux, n'avaient utilisé la voie d'eau.

Il ne faut pas perdre de vue que les canaux, rivières et fleuves sont améliorés dans l'esprit de faciliter les transports de marchandises pondéreuses.

On dit que la batellerie ne participe pas aux dépenses d'amélioration des voies navigables. Ceci provient des cloisons étanches qui existent entre les divers chapitres du budget. Nous payons une très grosse part d'impôts, et nous sommes écrasés par une fiscalité excessive. Les chemins de fer ne sont pas soumis à l'impôt sur le chiffre d'affaires. En outre, un décret a supprimé les impôts sur les transports qui grevaient considérablement, paraît-il, les budgets des Compagnies de chemins de fer. Il faut que celles-ci abandonnent la politique qu'elles ont actuellement de travailler à perte, au plus grand détriment de la batellerie, et de l'ensemble des contribuables, dont nous sommes. Tout transport par eau est frappé d'un impôt de 4 p. 100 sur le fret, et qui va jusqu'à 8 p. 100 pour certaines matières. Les prix des charbons sont sensiblement plus élevés pour la batellerie que pour les chemins de fer. Les huiles, gas-oil et autres coûtent environ deux fois plus cher pour nous que pour la voie ferrée. Notre personnel est beaucoup plus restreint et moins payé et s'il nous fallait assurer aux serviteurs de la voie d'eau une retraite après trente ans de services, les prix que nous demandons pour les transports ne seraient pas suffisants. Les chemins de fer ne sont pas soumis à la loi des assurances sociales, ni à la taxe d'apprentissage. Néanmoins, si on protège notre industrie, nous serons les premiers à participer aux dépenses d'amélioration des voies navigables, à condition que les sommes que nous verserons soient bien affectées à ce chapitre, et que nous sachions où va l'argent que nous verserons.

Personne ne l'ignore, nous ne sommes pas exempts ni de l'impôt sur le chiffre d'affaires, ni de la patente, ni de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, ni de la taxe sur les titres et revenus, etc. Qu'on nous donne un statut spécial et nous l'accepterons.

Lorsque le marinier aura un fret suffisant et qui lui permettra de vivre, quand il saura que les Pouvoirs publics s'intéressent enfin à sa pénible existence, il payera la taxe qu'on lui demandera. Ce qu'il faut, c'est que le transporteur par eau sache où il va, et qu'il connaisse ses prix de revient. Il y a un programme à établir, et ce programme peut être résumé dans les grandes lignes suivantes :

1° Réorganisation du halage électrique ou mécanique sur tous les canaux avec réajustement des prix et diminution de ceux-ci;

2° Homologation des tarifs de remorquage établis par une commission spéciale présidée par un fonctionnaire du Ministère des Travaux publics, ou de l'Office national de la navigation, pour toutes les rivières et fleuves de France où se fait le remorquage. Il n'y a aucune raison d'imposer des tarifs sur telle ou telle rivière, et de laisser la liberté sur les autres. L'Oise, la Seine, sans exclure la Basse-Seine ni la Haute-Seine, le Rhône et la Saône, etc., doivent faire l'objet de prix établis et homologués.

Ces tarifs seront saisonniers, car il n'est pas possible d'avoir les mêmes prix en hiver qu'en été. Ils pourront subir une majoration en

cas de crues soudaines ou autres calamités. Ceci sera l'affaire de cette commission, qui jugera en toute objectivité;

3° Etablissement et homologation de cours de fret saisonniers, lesquels frets seront indiqués par des commissions de régularisation des cours de fret régionales, qui se réuniront périodiquement, et qui imposeront les cours qu'elles auront préconisés. Là encore, l'autorité de l'Etat doit se montrer et aucune fantaisie ne devra être permise;

4° Etablissement d'un organisme de bureaux de tours obligatoires pour tous, mariniers artisans et Compagnies de navigation, qui distribueront le travail avec équité et justice, selon les inscriptions faites aux bureaux de tour. Cet organisme ne devra pas être l'apanage d'un syndicat ou d'un groupement quelconque; il sera une institution d'Etat ayant, à sa tête, un fonctionnaire des Travaux publics ou de l'Office national de la navigation, et un conseil d'administration composé de mariniers, de dirigeants de sociétés fluviales, de commerçants et de fonctionnaires.

La commission d'affrètement, qui pourrait être de 5 p. 100, serait perçue par les services des bureaux de tour. 3 p. 100 iraient à l'affréteur et 2 p. 100 resteraient à la caisse des bureaux de tour, à titre de taxe. Il n'y a aucune raison que l'on fasse une ristourne aux destinataires, ceux-ci devant payer un fret déterminé et indiqué par les bureaux de tour.

Cette organisation permettrait l'abolition du favoritisme et des malhonnêtetés en faveur actuellement sur les marchés d'affrètement (surcommissions, tractions réservées, tractations sur le zinc des cafés, etc.).

Les 2 p. 100 qui seraient versés à l'organisme central des bureaux de tour et reversés à l'Etat, permettraient à la batellerie de dire qu'elle supporte les charges que la navigation intérieure entraîne pour le pays, ou mis à la disposition d'une caisse de compensation qui pourrait supporter les indemnités qu'il y aurait à payer éventuellement, pour attente exagérée avant l'affrètement, ou toutes autres causes qui seraient jugées par le conseil d'administration de l'organisme central.

Les automoteurs payeraient une contribution, à cause des dégradations qu'ils causent aux berges des canaux et rivières canalisées. Ayant l'avantage d'un matériel plus moderne, il n'y a aucune raison qu'ils ne coopèrent pas à l'entretien et à la réparation des canaux. Ces dégradations sont faites par les hélices des automoteurs, et nul n'ignore que la vitesse de ces engins dépasse largement les tolérances permises sur les canaux.

Il y aurait lieu enfin de ne naviguer sur ceux-ci que du lever du soleil à son coucher. La surveillance n'est pas possible la nuit et les automoteurs doivent faire, tout au moins sur les canaux, comme tous, leur travail en plein jour. Les dégradations proviennent souvent de la navigation dans l'obscurité. Nos voisins les Belges l'ont tellement compris qu'ils ont décidé, déjà depuis un certain temps, la fermeture des écluses entre des heures déterminées.

On peut résumer : qu'on permette aux bateliers d'avoir une traction électrique ou mécanique bien utilisée sur les canaux, un remorquage fait d'une façon rationnelle, un matériel bien entretenu, des voyages à des prix raisonnables, ni trop hauts, ni trop bas, et vous leur verrez reprendre goût au métier de batelier. Tous les mariniers artisans auront à cœur de se conformer aux prescriptions et règlements, s'ils savent qu'ils sont enfin protégés et que les transports par eau ne sont pas livrés à l'anarchie, comme ils l'étaient au cours de ces dernières années.

Il ne faut pas méconnaître les services rendus par la batellerie, pendant la guerre et ceux que la défense nationale est encore en droit d'en attendre. Nous savons aussi, et nous voulons réagir contre cela, que de plus en plus les Compagnies de navigation cherchent à détruire l'indépendance du métier de batelier. Celui-ci veut garder cette belle profession qui lui a été confiée par son père et son grand-père. Il préférera quitter la voie d'eau et rester à terre, plutôt que de subir l'humiliation de louer ses services à ceux qui auront détruit son indépendance. Plus que jamais, il veut vivre et nous le défendrons jusqu'au bout.

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. CHANSON,

*Président de la Fédération Maritime du Port de Calais,
sur l'organisation de la Batellerie de Calais.*

Nous croyons devoir vous donner un aperçu des organisations professionnelles de notre port.

Ses usagers se groupent d'abord selon leurs professions respectives : Syndicat des transitaires, Syndicats des entrepreneurs de main-d'œuvre, groupement des importateurs, corporation des courtiers maritimes, et l'ensemble de ces syndicats ou groupements professionnels est fédéré à la « Fédération maritime », dont M. CHANSON est le président.

Depuis de longues années, la Fédération maritime règle les conditions de travail, de concert avec le Syndicat des ouvriers du port (C. G. T.) grâce à l'institution d'une commission mixte qui arbitre les litiges, élabore ou revise les conventions collectives.

Les ouvriers, de leur côté, sont tous syndiqués à la C. G. T. et la Fédération maritime s'est engagée à n'embaucher que des dockers syndiqués.

Ce système qui équivaut pratiquement au syndicat obligatoire (pour les patrons comme pour les ouvriers) nous a valu des longues années de paix professionnelle, et nous a permis au surplus de réaliser quelques institutions corporatives — assurances sociales, allocations familiales, secours aux accidentés du travail, infirmerie du port — que, le cas échéant, nous serions heureux de signaler à l'attention du Conseil national économique.

Ces observations préliminaires n'étaient peut être pas superflues, car l'organisation syndicale de la batellerie a bénéficié, à Calais, d'une tradition corporative exceptionnellement vivante.

En effet, lorsque les bateliers ont proposé à la Fédération maritime l'organisation d'une commission interprofessionnelle, il s'agissait moins d'innover que de parfaire.

Ce que la Fédération maritime avait accepté vis-à-vis des ouvriers dockers, pourquoi ne l'admettrait-elle pas à l'égard des bateliers ?

Ceux-ci voulaient, à leur tour, discipliner la vie professionnelle, établir de justes conditions de travail et pratiquer en quelque sorte un régime d'affrètement analogue aux conventions collectives usuelles.

La Fédération maritime ne pouvait que s'y montrer favorable, et après consultation de tous les intéressés, elle accepta la création d'une « Commission de la batellerie ».

Commission de la Batellerie.

Elle fut instituée en juillet 1931, et voici sa composition :

Un entrepreneur de main-d'œuvre et deux négociants importateurs (usagers fluviaux), choisis par la Fédération maritime.

Les trois affréteurs fluviaux patentés de la Place.

Le Comité du Syndicat de la petite batellerie (C. G. T.) syndicat qui gère le bureau de tour;

Le secrétaire du Syndicat des ouvriers du port (C. G. T.);

La Commission siège dans les bureaux de la Fédération maritime et se réunit obligatoirement sur la demande de l'un de ses membres.

Elle a pour fonctions :

1° De veiller à la stricte observation des règlements du Bureau de tour et d'affrètement;

2° D'arbitrer tous les litiges professionnels survenus à l'occasion des transports fluviaux : modalités de chargement, tonnage des péniches, affrètement, etc.;

3° De compléter ou de reviser les règlements corporatifs de l'affrètement fluvial au port de Calais.

La Commission de la batellerie reconnaît donc en fait et en droit, et le Syndicat de la petite batellerie et son bureau de tour et d'affrètement sur lequel nous vous donnons les précisions suivantes :

Bureau de tour et d'affrètement.

Ce bureau est administré par le Syndicat de la petite batellerie, et son nouveau local inauguré tout récemment, est situé rue de Moscou.

Le bureau est géré par le secrétaire du Syndicat de la petite batellerie, lequel est plus spécialement chargé de veiller à l'observation des règlements.

Son rayon d'action est de cinq kilomètres, et s'étend jusqu'au confluent du canal de Guines et du canal de Saint-Omer.

A l'intérieur de cette zone syndicale, le bureau de tour est rigoureusement obligatoire.

Tout marinier qui désire trouver du fret, doit donc s'inscrire à ce bureau de tour.

Il n'est prévu d'exception — cette exception fut justement homologuée par la Commission de la batellerie — que pour les propriétaires de péniches qui ne transportent que leurs propres marchandises.

Ces derniers ne sont pas astreints à suivre le tour, mais ils doivent pourtant se déclarer au bureau pour y acquitter le droit d'inscription qui se monte à 5 francs.

Les voyages offerts aux mariniers sont portés au tableau noir, et chaque matin, on procède à l'appel des mariniers en tour, en suivant bien entendu leur ordre d'inscription.

Le marinier appelé n'est pas obligé de prendre le voyage offert, mais s'il arrive qu'un transport soit refusé successivement par tous les mariniers, le premier en tour est contraint de l'accepter, pourvu que sa péniche convienne au transport proposé.

Une exception est pourtant prévue pour les voyages à l'étranger ou les parcours dépassant Janville.

Quant au fret, il n'y a pas de bourse proprement dite, en ce sens qu'au lieu d'obéir à l'offre et à la demande, le fret est fixé selon des règlements syndicaux.

Il existe deux barèmes corporatifs, correspondant à la période d'été (du 1^{er} janvier au 30 septembre) et à la période d'hiver (du 1^{er} octobre au 31 décembre), c'est-à-dire à la saison des betteraves.

Notre place n'étant pas assez importante, elle se règle sur le port de Dunkerque, étant entendu que la « constante » de Calais sera toujours inférieure de un franc à la « constante » de Dunkerque.

Le taux du barème varie selon le nombre de péniches en tour à Dunkerque, mais la « constante » ne peut changer que de dix jours en dix jours. Toutes les lettres de voiture sont visées par le secrétaire du syndicat, au nom du bureau de tour.

CONCLUSIONS.

Il nous reste maintenant à vous donner notre avis personnel, quant à cette organisation corporative, bientôt vieille de trois ans.

Cet avis est nettement favorable, et nous vous confirmons que le tour de rôle obligatoire et l'affrètement syndical donnent en effet satisfaction à tous les intéressés.

Nous tenons cependant à souligner que le régime de Calais veut que l'on institue à la fois le bureau de tour et la commission de batellerie.

Il n'est pas douteux que le tour obligatoire renforce considérablement la position syndicale des mariniere, et si nous n'y voyons pas d'inconvénient, c'est à condition que, concomitamment au bureau de tour, on établisse une commission de la batellerie où les mariniere acceptent le contrôle et la collaboration des usagers.

Nous tenons d'ailleurs, en l'occurrence, à rendre hommage à l'esprit conciliant et amical des délégués de la batellerie, esprit auquel nous croyons avoir répondu par une égale bienveillance.

Depuis bientôt trois ans, la Commission de batellerie est présidée par M. DEQUEKER, le secrétaire du Syndicat des entrepreneurs de main-d'œuvre, assisté de M. CHEVALIER, président du Syndicat de la batellerie, et grâce à leur zèle assidu et à leur impartialité scrupuleuse, tous les litiges, sans exception, se sont réglés pacifiquement, en fonction de tous les intérêts communs.

La Commission de batellerie, après avoir assumé ce rôle arbitral, veut d'ailleurs élaborer une véritable « charte corporative de l'affrètement fluvial » au port de Calais.

Cette charte est actuellement à l'étude, et dès qu'elle sera rédigée, nous la ferons imprimer. Nous nous ferons un plaisir de vous la présenter nous-mêmes revêtue de la signature conjointe, du Syndicat de la batellerie, des Affréteurs, du Syndicat des dockers et de toute la Fédération maritime.

Nous nous permettrons de vous en aviser en temps opportun et si vous voulez bien recevoir notre délégation, nous compléterons de vive voix les explications sommaires que nous vous donnons aujourd'hui.

D'ores et déjà, nous sommes heureux de vous signaler que l'inauguration du nouveau local des bateliers a donné lieu à une manifestation publique de bonne entente interprofessionnelle.

Cette cérémonie s'est déroulée à Calais il y a quelques jours, et elle a réuni, outre les autorités maritimes et municipales, les dirigeants du Syndicat des mariniere, les affréteurs, les entrepreneurs, les importateurs et le Conseil de la Fédération maritime. Des discours reproduits par la presse locale ont été prononcés par M. CHEVALIER, au nom du Syndicat des mariniere; M. DEQUEKER, au nom de la Commission de la batellerie; M. VIGNON, au nom des bateliers confédérés; enfin M. CHANSON, au nom de la Fédération maritime.

En ce qui concerne l'extension éventuelle du régime de Calais, nous ne pouvons que la souhaiter instamment.

En effet, si cette organisation corporative nous paraît aussi opportune qu'équitable, nous ne voudrions pas que le port de Calais se vit injustement handicapé par ceux qui se dérobaient au progrès social, nous feraient, somme toute, une concurrence quasi déloyale.

Les assurances sociales, les allocations familiales sont des progrès excellents, et pour notre part, nous y avons applaudi de tout cœur, mais ces progrès ne sont durables que parce que la législation les a rendus obligatoires pour la totalité du patronat français.

De même, nous semble-t-il, s'agissant de perfectionner l'organisation de la batellerie, les pouvoirs publics se doivent d'obliger tous les usagers au respect de la justice sociale.

Nous sommes d'ailleurs persuadés que le Conseil national économique ne pourra que se montrer favorable à notre point de vue, étant donné les tendances du remarquable rapport que vous avez bien voulu nous communiquer.

CHECKED
2003-04