

Auteur ou collectivité : Chambre syndicale des constructeurs-mécaniciens, chaudronniers et fondeurs

Auteur : Chambre syndicale des constructeurs-mécaniciens, chaudronniers et fondeurs (Paris)

Titre : Rapport adressé à M. le ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies et à M. le Président de la Chambre de commerce de Paris

Adresse : Paris : Imprimerie Edm. Rousset et Cie, 1890

Collation : 1 vol. (35 p.) : tabl. ; 31 cm

Cote : CNAM-BIB 4 Ky 54

Sujet(s) : Droits de douane -- Produits sidérurgiques -- 19e siècle ; Droits de douane -- Machines -- 19e siècle ; Transports ferroviaires -- Appareils et matériel

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?4KY54>

4° Ky 54

CHAMBRE SYNDICALE  
DES  
CONSTRUCTEURS-MÉCANICIENS  
CHAUDRONNIERS ET FONDEURS DE PARIS

---

RAPPORT

ADRESSÉ  
A M. LE MINISTRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE  
ET DES COLONIES  
ET A M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE  
DE PARIS



PARIS  
IMPRIMERIE EDM. ROUSSET ET C<sup>ie</sup>  
7, rue Rochechouart, 7  
1890



CHAMBRE SYNDICALE  
DES  
CONSTRUCTEURS-MÉCANICIENS  
CHAUDRONNIERS ET FONDEURS DE PARIS

---

RAPPORT

PRÉSENTÉ DANS LA SÉANCE DU 3 JUIN 1890

*par une Commission spéciale chargée d'examiner la question des traités de commerce.*



---

MESSIEURS ET CHERS COLLÈGUES,

La Commission que vous avez nommée pour étudier la question des Traités de commerce a déjà eu l'honneur de vous soumettre un rapport dont les conclusions ont été adoptées dans votre séance du 7 janvier dernier. (*Voir annexe n° 1, page 25.*)

Depuis la rédaction de ce rapport, vous avez communiqué à votre Commission un Questionnaire, rédigé par le Conseil supérieur du Commerce et de l'Industrie, qui vous avait été adressé par M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies et par la Chambre de Commerce de Paris.

Ce Questionnaire a été examiné par votre Commission et les réponses qu'elles vous a proposées, ont été adoptées à l'unanimité, dans votre séance du 4 mars dernier. (*Voir annexe n° 2, page 29.*)

Conformément à la décision que vous avez prise après l'adoption de ces réponses succinctes, votre Commission avait encore à étudier les modifications de détail à apporter au Tarif général actuel, soit pour le taux des droits, soit pour la classification des produits de la fabrication représentée par notre Chambre syndicale.

Il importait de sortir des généralités, pour démontrer, par des données précises et des chiffres, la nécessité du relèvement des tarifs, et déterminer les bases sur lesquelles il convient de remanier la classification actuelle, qui n'est plus en harmonie avec les progrès réalisés et les modifications survenues dans la construction mécanique par suite des éléments nouveaux qui y concourent.

En réponse à la première question, dans l'énumération des causes auxquelles est imputable le malaise dont souffrent nos industries, nous signalons au paragraphe 6 :

**« L'insuffisance des droits sur les machines fabriquées comparative-  
« ment aux droits imposés aux matières premières. »**

A l'appui de cette réponse, indépendamment des renseignements puisés chez la plupart d'entre vous, votre Commission a eu la bonne fortune de trouver, dans la Note, que vous a présentée sur la même question, notre Collègue M. **Delaunay Belleville**, membre de la Chambre de Commerce de Paris, de nombreux exemples en démontrant l'exactitude avec une clarté parfaite et d'une façon absolument indiscutable.

Nous prenons la liberté d'emprunter à cette note quelques-uns de ces exemples :

## DROITS SUR LES MACHINES

*Comparés à l'ensemble des droits sur les matières qui les composent.*

### Locomotive du Chemin de fer d'Orléans

construite par les ÉTABLISSEMENTS CAIL.

NATURE DES MATIÈRES	POIDS	DROIT DE DOUANE par 100 kilos	PERCEPTION
Tôle . . . . .	8.908 k.	7 fr. » »	623 fr. 56
Fer profilé . . . . .	712	5 » »	35 60
Fer forgé . . . . .	12.449	9 » »	1.120 41
Acier . . . . .	6.978	9 » »	628 02
Bronze . . . . .	998	20 » »	199 60
Cuivre . . . . .	1.884	10 » »	188 40
Fonte moulée . . . . .	3.625	3 25	117 81
Tubes laiton . . . . .	2.824	20 » »	564 80
Planche laiton . . . . .	324	10 » »	32 40
Diverses . . . . .	508	»	»
Totaux . . . . .	39.210 k.		3.510 fr. 60

Le total des droits sur les matières, s'élevant à 3,510 fr. 60 pour un poids total de 39,210 kilos, charge la construction de  $\frac{3,510,60}{39,210} = 8$  fr. 95 par 100 kilos.

Droit sur la machine semblable venant de l'étranger : 9 francs par 100 kilos.

## DROITS SUR LES MACHINES

*Comparés à l'ensemble des droits sur les matières qui les composent.*

### Tender à quatre roues du Chemin de fer d'Orléans construit par les ÉTABLISSEMENTS CAIL.

NATURE DES MATIÈRES	POIDS	DROIT DE DOUANE par 100 kilos	PERCEPTION
Tôle . . . . .	3.781 k.	7 fr. »»	264 fr 67
Fer forgé . . . . .	3 412	9 »»	307 08
Fer profilé . . . . .	900	5 »»	45 »»
Acier. . . . .	2.715	9 »»	244 35
Bronze . . . . .	156	20 »»	31 20
Cuivre . . . . .	78	10 »»	7 80
Fonte . . . . .	596	3 25	19 17
Diverses . . . . .	168	»	»
Totaux . . . . .	11.800 k.		919 fr. 27

Le total des droits sur les matières, s'élevant à 919 fr. 27 pour un poids total de 11.800 kilos, charge la construction de  $\frac{919,27}{11.800} = 7 \text{ fr. } 70$  par 100 kilos.

Droit sur la machine semblable venant de l'étranger : 7 francs par 100 kilos.

## DROITS SUR LES MACHINES

*Comparés à l'ensemble des droits sur les matières qui les composent.*

### Locomotive du Chemin de fer de l'Est

construite par les ÉTABLISSEMENTS CAIL.

NATURE DES MATIÈRES	POIDS	DROIT DE DOUANE par 100 kilos	PERCEPTION
Tôle . . . . .	12.098 k.	7 fr. »	846 fr. 86
Fer profilé. . . . .	770	5 »	38 50
Fer forgé . . . . .	12.320	9 »	1.108 80
Acier . . . . .	5.888	9 »	529 92
Bronze . . . . .	846	20 »	169 20
Cuivre . . . . .	2.088	10 »	208 80
Fonte moulée. . . . .	5.358	3 25	174 13
Tubes laiton . . . . .	4.384	20 »	876 80
Diverses . . . . .	248	»	»
Totaux . . . . .	44 000 k.		3.953 fr. 01

Le total des droits sur les matières, s'élevant à 3.953 fr. 01 pour un poids total de 44.000 kilos, charge la construction de  $\frac{3.953,01}{44.000} = 8$  fr. 98 par 100 kilos.

Droit sur la machine semblable venant de l'étranger : 9 francs par 100 kilos.

## DROITS SUR LES MACHINES

*Comparés à l'ensemble des droits sur les matières qui les composent.*

### Tender à quatre roues du Chemin de fer de l'Est

construit par les ÉTABLISSEMENTS CAIL.

NATURE DES MATIÈRES	POIDS	DROIT DE DOUANE par 100 kilos	PERCEPTION
Tôle . . . . .	3 477 k.	7 fr. » »	243 fr. 39
Fer forgé . . . . .	3.924	9 » »	353 16
Fer profilé. . . . .	756	5 » »	37 80
Acier . . . . .	2.435	9 » »	219 15
Bronze . . . . .	84	20 » »	16 80
Cuivre . . . . .	48	10 » »	4 80
Fonte . . . . .	801	3 25	26 03
Diverses . . . . .	7	»	»
Totaux . . . . .	11.532 k.		901 fr. 13

Le total des droits sur les matières s'élevant à 901 fr. 13 pour un poids total de 11,532 kilos, charge la construction de  $\frac{901,13}{11,532} = 7$  fr. 80 par 100 kilos.

Droit sur la machine semblable venant de l'étranger : 7 francs par 100 kilos.

## DROITS SUR LES MACHINES

*Comparés à l'ensemble des droits sur les matières qui les composent.*

### Machine demi-fixe de vingt chevaux

de MM. WEYHER et RICHEMOND.

NATURE DES MATIÈRES	POIDS	DROIT DE DOUANE par 100 kilos	PERCEPTION
Fonte . . . . .	2.760 k. »	3 fr. 25	89 fr. 70
Fer et cornières . . . .	348 »	5 »»	17 40
Acier . . . . .	210 »	9 »»	18 90
Bronze . . . . .	70 »	20 »»	14 »»
Cuivre rouge . . . . .	100 »	10 »»	10 »»
Tôle . . . . .	2.367 5	7 »»	165 72
Rivets et boulons . . .	100 »	8 »»	8 »»
Tubes en fer . . . . .	307 5	18 »»	55 35
Diverses . . . . .	100 »	»	»
Totaux . . . . .	6.363 k. »		379 fr. 07

Le total des droits sur les matières, s'élevant à 379 fr. 07 pour un poids total de 6,363 kilos, charge la construction de  $\frac{379,07}{6,363} = 5$  fr. 95 par 100 kil.

Droit sur la machine semblable venant de l'étranger : 6 francs par 100 kilos.

## DROITS SUR LES MACHINES

*Comparés à l'ensemble des droits sur les matières qui les composent.*

### Locomobile sur roues de vingt chevaux

de MM. WEYHER et RICHMOND.

NATURE DES MATIÈRES	POIDS	DROIT DE DOUANE par 100 kilos	PERCEPTION
Fonte . . . . .	2.560 k. »	3 fr. 25	83 fr. 20
Fer et cornières . . . .	348 »	5 »»	17 40
Acier . . . . .	210 »	9 »»	18 90
Bronze . . . . .	70 »	20 »»	14 »»
Cuivre rouge . . . . .	100 »	10 »»	10 »»
Tôle . . . . .	2.367 5	7 »»	165 72
Rivets et boulons . . .	100 »	8 »»	8 »»
Tubes en fer . . . . .	307 5	18 »»	55 35
Diverses . . . . .	100 »	»	»
Train {	en fer plat . .	5 »»	49 75
	essieux fer forgé	9 »»	19 35
Totaux . . . . .	7.373 k. »		441 67

Le total des droits sur les matières s'élevant, à 441 fr. 67 pour un poids de 7.373 kilos, charge la construction de  $\frac{441,67}{7,373} = 5$  fr. 99 par 100 kilos.

Droit sur la machine semblable venant de l'étranger : 6 francs par 100 kilos.

## DROITS SUR LES MACHINES

*Comparés à l'ensemble des droits sur les matières qui les composent.*

**Éléments multitubulaires**  
d'un GÉNÉRATEUR BELLEVILLE modèle B. N° 6.

NATURE DES MATIÈRES	POIDS	DROIT DE DOUANE par 100 kgs	PERCEPTION
Tubes en fer. . . . .	2.651 k. 38	18 fr. »»	477 fr. 25
Fer forgé . . . . .	274 19	9 »»	24 68
Acier . . . . .	67 83	9 »»	6 10
Fontes malléablss . . . .	795 60	8 »»	63 65
Totaux . . . .	3.789 k. »»		571 fr. 68

Le total des droits sur les matières s'élevant à 571 fr. 68 pour un poids total de 3.789 kilos, charge la construction de  $\frac{571,68}{3.789} = 15$  fr. 08 par 100 kilos.

Droit sur la construction semblable venant de l'étranger : 12 francs par 100 kilos.

Ainsi donc, comme le démontrent les quatre premiers et le dernier des tableaux ci-dessus, les constructeurs étrangers peuvent introduire en France :

Une locomotive. . . . .	payant	9 francs 0/0 kil.
Un tender . . . . .	payant	7 francs 0/0 kil.
Une chaudière multitubulaire . . . . .	payant	12 francs 0/0 kil.

Tandis que le constructeur français, pour introduire les matériaux employés à ces mêmes machines, aura payé :

Pour la locomotive . . . . .	de 8 fr. 95 à 8 fr. 98 0/0 kil.
Pour le tender. . . . .	de 7 fr. 70 à 7 fr. 80 0/0 kil.
Pour la chaudière multitubulaire . . . . .	15 fr. 08 0/0 kil.

**La disproportion est déjà frappante**; mais ce qui vient encore aggraver la situation faite à la construction française, **c'est que ses charges ne sont pas limitées à celles énumérées à ces tableaux**, où il n'est question :

Ni des droits qu'elle aura payés sur les déchets de fabrication.

Ni de l'excédent de ses dépenses de combustibles plus coûteux en France qu'à l'Étranger.

Ni de la main-d'œuvre, plus élevée chez nous que partout ailleurs.

Ni enfin, des lourdes charges spéciales à notre pays.

Une pareille situation est évidemment anormale, et la nécessité s'impose d'y remédier par une revision attentive des tarifs de douane, qui devront, par une juste compensation, vous mettre à même de lutter à armes égales contre l'invasion des produits étrangers.

Nous n'avons rien à ajouter aux réponses faites aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> questions.

Il n'en est pas de même pour les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> questions, relatives à la classification des droits et aux modifications à apporter au tarif des douanes, tant pour les machines proprement dites que pour les matériaux employés à leur construction.

## 1<sup>o</sup> CLASSIFICATION

La classification actuelle est très défectueuse et incomplète; manquant de clarté et de précision, elle laisse trop de prise à l'arbitraire et rend souvent très difficile, sinon impossible, l'application équitable des taxes.

Le tableau des droits de 1885, concernant la mécanique, ne comprenait qu'une dizaine d'articles.

Quantité d'appareils ou machines, aujourd'hui de grande importance n'y figuraient pas, tels que : **Pompes, Appareils de levage, Chaudières diverses, Moteurs à gaz ou au pétrole, Appareils frigorifiques, etc., etc.**

D'autres ont été classés d'étrange façon et assimilés à des objets tout à fait dissemblables ; c'est ainsi que **les Charpentes métalliques** y figurent aux Articles de ménage ! (Note 499.)

Quelques autres enfin ne sont mentionnés nulle part, et non seulement ils mettent les agents de douane dans le plus grand embarras pour bien appliquer les tarifs, mais encore ils offrent un appât aux fraudeurs et sont pour les introducteurs consciencieux une source d'ennuis et de dérangements.

Il est nécessaire de remédier à cet état de choses et de rendre cette classification plus complète et plus claire.

A cet effet, nous avons multiplié les articles concernant la mécanique, nous en avons classé et dénommé tous les groupes importants et avons réduit autant que possible l'article « **Machines non dénommées** » ou **Mécanique générale**.

Nous avons cherché en même temps une base de classement qui permette de déterminer d'une façon aussi sûre que pratique les droits à appliquer.

Nos calculs nous ont amenés à reconnaître que, dans nos industries, le poids de nos produits est la base la plus sûre pour leur tarification, leur valeur aux 0/0 kilogs étant d'une façon générale en raison inverse de leur poids.

Nous avons donc subdivisé la plupart des articles en 2 ou 3 catégories, basées sur le poids de l'unité; ainsi les **Machines-Outils forment 3 catégories :**

1° Celles pesant moins de 300 kilogs, dénommées « **Outils de précision** », taxées au droit le plus fort ;

2° Celles pesant de 300 à 1.000 kilogs, « **Moyennes machines** » à un droit moyen.

3° Celles de plus de 1.000 kilogs, « **Gros Outillage**, » au droit le plus réduit.

Cette classification est en harmonie absolue avec les résultats fournis par nos prix de revient ; elle est en rapport avec les frais de main-d'œuvre et frais généraux afférents aux Machines, aussi bien qu'avec la valeur des matières entrant dans leur construction.

Désireux de défendre nos industries dans leur plein développement, ayant le même souci de tous ses éléments, ingénieur, outillage, main-d'œuvre, etc., nous tendons à favoriser le travail national et avons cherché à conserver à chaque appareil son individualité.

Notre tarif s'applique, sans aucune exception, à tous les organes d'une même machine; **il a pour base l'indivisibilité des appareils.**

Le tarif actuel admet au contraire la divisibilité, telles : les Grues volantes à vapeur, qui se décomposent en trois parties; les Machines à vapeur avec ou sans générateur, etc.

Cette introduction de pièces détachées de machines par fractions plus ou importantes offre un moyen d'éluder le tarif, d'importer des matières sous une désignation inexacte à un droit inférieur à celui qu'elles auraient acquitté dans la machine complète; elles sont ainsi un **moyen de fraude.**

Pour réprimer dans la mesure du possible cette fraude, aussi préjudiciable aux intérêts du Trésor qu'au travail national, nous croyons avoir équitablement

taxé les pièces détachées, en doublant pour elles les droits des appareils ou catégories auxquels elles se rapportent.

## 2° TARIFICATION

Notre projet de tarif a pour base les **compensations** dont il convient de charger les produits étrangers pour ramener leurs frais de fabrication au chiffre des produits similaires d'origine française.

Ce n'est nullement une protection établissant un privilège au profit de notre industrie.

La taxe de la douane n'aura d'autre effet que de mettre Français et Étrangers sur le pied de **l'égalité du prix de revient**, tant que ceux-ci auront l'avantage de conditions économiques plus favorables.

En réalité, il ne faut voir dans l'augmentation de taxes que nous demandons qu'une **juste compensation** à l'infériorité où nous met, vis-à-vis de l'Étranger, notre situation économique actuelle.

Nous avons donc recherché les différences de prix de revient entre les pays étrangers et la France.

L'Allemagne étant de tous les pays celui où ces différences sont les plus sensibles, c'est plus particulièrement sur sa production que se sont portées nos recherches.

Elle a sur nous l'avantage d'une main-d'œuvre moins élevée, de combustibles moins chers, d'impôts moins lourds.

Nous nous sommes efforcés d'évaluer exactement dans quelles proportions ces conditions économiques influent sur les prix de sa production, et c'est d'après cette évaluation que nous avons fixé le taux des compensations représentées par les taxes portées au **Tarif minimum** que nous proposons ci-dessous.

Ce projet de Tarif minimum, en dehors des machines et appareils proprement dits, comprend certains produits fabriqués entrant dans leur construction, qui par leur nature et leur utilité ont besoin d'un droit de compensation qui assure la fabrication en France.

De ce nombre sont **les tubes en fer et en acier** dont la fabrication n'a pu être établie chez nous qu'au prix des plus grands sacrifices, et pour lesquels il serait regrettable à tous égards que nos industries redevinssent tributaires de l'étranger.

Le traité de 1860 a fait sombrer les deux seules fabriques de tubes en fer qui fussent en France à cette époque.

L'une de ces fabriques existait depuis 1829, l'autre depuis 1850; elles étaient toutes deux en pleine prospérité quand survint le traité de 1860, auquel elles ne survécurent que quelques années, liquidant dans des conditions désastreuses.

Quatre usines à tubes en fer se sont établies depuis :

L'une, à Armentières, n'a pu lutter que deux années contre la concurrence des Dépôts anglais de Lille et de Paris; fondée en 1866, elle ferma ses portes en 1868.

Les trois autres, qui subsistent encore, n'ont pu soutenir la lutte, malgré le droit compensateur, qu'au prix des plus grands efforts, et l'une d'elles a même suspendu son travail à plusieurs reprises.

Ce n'est que grâce au perfectionnement constant de leur outillage et à la supériorité de leurs produits qu'elles ont pu se maintenir.

En raison de l'importance considérable prise par les générateurs tubulaires dont l'emploi s'est généralisé, par suite de la nécessité d'économiser le combustible, d'un prix aujourd'hui si élevé, il est indispensable de conserver à la France cette fabrication de tubes en fer, et dans ce but d'en assurer l'existence par un droit justement compensateur.

**Le projet de tarif que nous avons l'honneur de vous soumettre ci-après est un tarif minimum qui ne peut être réduit en aucun cas.**

## TARIF MINIMUM

ARTICLES	DÉTAILS	TAXES
<i>1<sup>ent</sup> Moteurs à Vapeur.</i>		
1 <sup>o</sup> <b>Machines à vapeur</b> pesant plus de 300 kil.	<div> Mécanismes toujours séparés du générateur.  Machines horizontales, verticales, à un ou plusieurs cylindres, à balancier ou à glissières, à échappement libre ou à condensation.  Compresseurs à piston pour l'air ou tout autre gaz. </div>	15 fr. % kil.
2 <sup>o</sup> <b>Machines à vapeur rotatives</b> , pesant plus de 300 kil.	<div> Mécanismes toujours séparés des générateurs.  Turbines à vapeur. </div>	15 fr. % kil.
3 <sup>o</sup> <b>Machines demi-fixes</b>	<div> Mécanismes et chaudières toujours solidaires.  Les mêmes sur socles.  Machines horizontales, verticales, à un ou plusieurs cylindres, à échappement libre ou à condensation, à piston ou rotatives. </div>	15 fr. % kil.
4 <sup>o</sup> <b>Locomobiles.</b>	<div> Mécanisme, chaudière et train de roues solidaires, horizontales ou verticales à piston ou rotatives. </div>	15 fr. % kil.
<i>2<sup>ent</sup> Moteurs Thermiques.</i>		
<b>Moteurs thermiques</b> pesant plus de 300 kil.	<div> Machines à gaz.  dito au pétrole.  dito à air chaud. </div>	20 fr. % kil.
<i>3<sup>ent</sup> Moteurs Hydrauliques.</i>		
1 <sup>o</sup> <b>Moteurs hydrauliques à piston</b> pesant plus de 300 kilos.	<div> A un ou plusieurs cylindres. </div>	15 fr. % kil.
2 <sup>o</sup> <b>Turbines fonte et fer</b>		9 fr. % kil.

ARTICLES	DÉTAILS	TAXES
<i>4<sup>ent</sup> Moteurs des Chemins de fer.</i>		
1 <sup>o</sup> Locomotives et machines routières . . . . .		20 fr. $\frac{\circ}{\circ}$ kil.
2 <sup>o</sup> Tenders . . . . .		12 fr. $\frac{\circ}{\circ}$ kil.
<i>5<sup>ent</sup> Moteurs divers.</i>		
Petits moteurs pesant moins de 300 kilogs.	Toutes les machines et appareils dénom- més aux articles ci-dessus et pesant moins de 300 kilos l'unité.	30 fr. $\frac{\circ}{\circ}$ kil.
<i>6<sup>ent</sup> Machines-Outils.</i>		
1 <sup>o</sup> Machines-outils pesant plus de 1 000 kilos.	Toutes les machines à façonner, couper, dresser les métaux, les végétaux et les minéraux, notamment les machines à bois, scies à marbre, etc.	13 fr. $\frac{\circ}{\circ}$ kil.
2 <sup>o</sup> Machines-outils moyen- nes, pesant de 300 à 1000 kilos.	Les mêmes machines pesant moins de 1.000 kil., et notamment les outils à décolleter, à découper, les machines spéciales à façonner les métaux en fil et en planches, les matières minérales et végétales de l'industrie de Paris.	25 fr. $\frac{\circ}{\circ}$ kil.
3 <sup>o</sup> Outils de précision pe- sant moins de 300 kil.	Machines à fraiser, à tailler les fraises. Tours d'horloger, outils pour le petit décolletage. Outils d'horlogerie, tours à guillocher Machines à graver. Toutes les machines dénommées dans les deux paragraphes précédents, pesant moins de 300 kilos, autres que les outils de serrurerie.	45 fr. $\frac{\circ}{\circ}$ kil.

ARTICLES	DÉTAILS	TAXES
<i>7<sup>ent</sup> Mécanique générale.</i>		
<b>Mécanique générale</b> , machines non dénommées, autres que les pièces détachées de machine.	Organes de transmissions, engrenages. Ouvrages en fer, fonte, acier façonné, le cuivre y entrant dans une faible proportion, soit 10 0/0 au plus. Ponts-bascules, balances industrielles. Appareils des signaux, matériel fixe de chemins de fer. Freins de wagon. Outillage des travaux publics. Presses à vis.	10 fr. % kil.
<i>8<sup>ent</sup> Appareils élévatoires pour liquides.</i>		
<b>1<sup>o</sup> Pompes</b> pesant au moins 200 kilos.	Pour tous liquides : en fer, en fonte et où le cuivre n'est qu'accessoire ne dépassant pas 15 0/0 du poids. Pompes à piston, à simple ou à double effet. Pompes à incendie à main. dito centrifuges et rotatives. Vis d'Archimède, Norias. Presses hydrauliques. Compteurs d'eau.	13 fr. % kil.
<b>2<sup>o</sup> Petites pompes</b> pesant moins de 200 kilos et celles en cuivre.	Appareils ci-dessus dénommés (1 <sup>er</sup> paragraphe) et pesant moins de 200 kilos. Pompes où le cuivre et le bronze entrent pour plus de 25 0/0 dans le poids de l'unité.	30 fr. % kil.
<b>3<sup>o</sup> Pompes fixes à vapeur.</b>	Pompes actionnées directement par moteur. Petits chevaux.	18 fr. % kil.
<b>4<sup>o</sup> Pompes à incendie à vapeur.</b>	Pompes à incendie ou autres à vapeur, sur roues.	30 fr. % kil.

ARTICLES	DÉTAILS	TAXES
<i>9<sup>ent</sup> Appareils de levage.</i>		
1 <sup>o</sup> Grues fixes, actionnées à la main.	En fonte, fer, tôle, acier. Grues à pivot fixe ou tournant, grues d'atelier, treuils. Appareils d'extraction, plans inclinés funiculaires ou autres. Verrins hydrauliques, monte-charges hydrauliques.	9 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
2 <sup>o</sup> Grues roulantes actionnées à la main.	En fonte, fer, tôle, acier. Ponts roulants, grues à pierre. Chariots roulants pour wagons et locomotives.	11 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
3 <sup>o</sup> Grues actionnées par moteur mécanique.	Grues fixes et roulantes, ponts et chariots ci-dessus, munis de moteurs à vapeur, à gaz ou électriques, ou actionnés par l'intermédiaire de câbles métalliques ou autres.	14 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
<i>10<sup>ent</sup> Appareils à distiller.</i>		
1 <sup>o</sup> Appareils à distiller pesant plus de 1.000 kilog.	Grands appareils pour sucrerie, distillerie, rectification et divers, ou le cuivre et le bronze dominant.	20 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
2 <sup>o</sup> Appareils à distiller moyens, pesant de 200 à 1.000 kilos.	Appareils pour les alcools, la parfumerie, les essences.	30 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
3 <sup>o</sup> Petits appareils à distiller, pesant moins de 200 kilos.	Appareils pour pharmacies, cuisines, etc.	50 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
4 <sup>o</sup> Appareils frigorifiques	Appareils à affinité ou à force motrice et divers. Les appareils complets : Réfrigérants, appareils à réaction, pompes, condenseurs et accessoires.	22 fr. $\frac{0}{100}$ kil.

ARTICLES	DÉTAILS	TAXES
<i>11<sup>ème</sup> Chaudronnerie, Générateurs.</i>		
1 <sup>o</sup> Chaudières tubulaires.	<p>Générateurs toujours indépendants du mécanisme, non compris les fontes de foyer, mais avec les appareils de service et de sûreté, en tôle de fer ou d'acier.</p> <p>Formes locomotives, à foyer rond ou carré; à retour de flammes; avec tubes de laiton ou de fer.</p>	14 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
2 <sup>o</sup> Chaudières multi-tubulaires.	A tubes en fer, éléments démontables.	18 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
3 <sup>o</sup> Chaudières cylindriques à foyer intérieur.	<p>Chaudières horizontales à foyer intérieur, cylindriques à un ou deux corps.</p> <p>Semi-tubulaires.</p> <p>A bouilleurs coniques transversaux.</p> <p>Verticales à tubes de cuivre ou de fer, à bouilleurs croisés, à tubes Field.</p>	11 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
4 <sup>o</sup> Récipients sous pression.	<p>Appareils de chauffage et de cuisson sous pression.</p> <p>Appareils à désinfection.</p> <p>Dito à injecter le bois.</p> <p>Éjecteurs, lessiveuses.</p>	10 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
5 <sup>o</sup> Petites chaudières pesant moins de 300 kilos et générateurs à vaporisation rapide.	Tous les appareils de petites dimensions désignés dans les quatre paragraphes qui précèdent.	22 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
6 <sup>o</sup> Chaudières cylindriques.	Chaudières horizontales ou verticales — à un ou deux corps cylindriques — à un ou plusieurs bouilleurs — simples de forme.	8 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
7 <sup>o</sup> Fontes de foyer.	<p>Comprenant les devantures, cendriers, barreaux de grille, supports, armatures et tirants, fer et fonte.</p> <p>(Les barreaux sans ajustement présentés seuls paieront comme fonte moulée à découvert — fonte de bâtiment.)</p>	4 fr. $\frac{0}{100}$ kil.

ARTICLES	DÉTAILS	TAXES
<i>12<sup>me</sup> Tôlerie façonnée.</i>		
1 <sup>o</sup> Tôlerie façonnée et non dénommée.	<p>Ne subissant pas de pression; en tôle de fer et acier, fer, fonte.</p> <p>Appareils de chauffage, de ventilation. dito d'évaporation de cuisson.</p> <p>Ventilateurs rotatifs.</p> <p>Tonneaux en tôle, laveurs.</p> <p>Compteurs à gaz, épurateurs à gaz.</p> <p>Turbines à vent, moulins à vent mécaniques.</p> <p>Wagonnets en tôle, fer et fonte.</p> <p>Fours mécaniques, cubilots en fer et fonte.</p> <p>Appareils Bessemer.</p>	11 fr. $\frac{0}{0}$ kil.
2 <sup>o</sup> Tôlerie façonnée, tôle mince, objets de moins de 100 kilos.	<p>Les mêmes appareils que ci-dessus, en tôle de moins de 2 m/m.</p> <p>Articles de ménage, seaux.</p>	22 fr. $\frac{0}{0}$ kil.
3 <sup>o</sup> Tôlerie galvanisée au-dessus de 3 m/m.	Articles du 1 <sup>er</sup> paragraphe de la tôlerie, galvanisés ou étamés.	13 fr. $\frac{0}{0}$ kil.
4 <sup>o</sup> Tôlerie galvanisée au-dessous de 3 m/m.	Articles des 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> paragraphes de la tôlerie, galvanisés ou étamés.	25 fr. $\frac{0}{0}$ kil.
5 <sup>o</sup> Ouvrages en tôlenoire.	<p>Gazomètres.</p> <p>Cheminées.</p> <p>Réservoirs</p> <p>Ouvrages simples en tôle mince et moyenne.</p>	8 fr. $\frac{0}{0}$ kil.
6 <sup>o</sup> Tôles perforées et toiles métalliques	En tôle de fer, acier ou zinc.	17 fr. $\frac{0}{0}$ kil.
7 <sup>o</sup> Tôles perforées et toiles métalliques en cuivre . . . . .		22 fr. $\frac{0}{0}$ kil.
<i>13<sup>me</sup> Tubes.</i>		
1 <sup>o</sup> Tubes soudés par recouvrement en fer ou acier, ou étirés sans soudure, ou tubes doublés.	De tous diamètres pour fortes pressions.	19 fr. $\frac{0}{0}$ kil.

ARTICLES	DETAILS	TAXES
2° <b>Tubes soudés par rapprochement.</b> Petits tubes et raccords, en fer ou acier.	D'un diamètre intérieur inférieur à 9 m/m, manchonnés et taraudés ou non; tous tubes façonnés de dimensions quelconques, raccords de toutes dimensions pour tubes.	19 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
3° <b>Tubes soudés par rapprochement</b> d'un diamètre intérieur de 9 m/m et au-dessus, en fer ou acier.	Manchonnés et taraudés ou non.	9 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
4° <b>Tubes en cuivre.</b>	Sans soudure ou avec soudure.	20 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
<i>14<sup>ent</sup> Robinetterie.</i>		
1° <b>Robinets fonte et bronze légers</b> pesant moins de 20 kilos.	Robinets, vannes, soupapes de sûreté, détendeurs, graisseurs. Appareils de sûreté et de service des moteurs à vapeur.	20 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
2° <b>Robinets fonte et bronze lourds</b> pesant plus de 20 kilos.	Mêmes articles que ci-dessus	12 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
3° <b>Robinets en cuivre.</b>	Mêmes articles que ci-dessus tout en cuivre ou bronze.	50 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
<i>15<sup>ent</sup> Fonte moulée.</i>		
1° <b>Fonte de bâtiment.</b>	Quel que soit le poids. Colonnes, consoles, tuyauterie du commerce. Coussinets de chemins de fer, pièces coulées à découvert. Plaques de foyer, barreaux de grille.	3 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
2° <b>Fonte mécanique</b> pesant plus de 50 kilos . . . . .		4 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
3° <b>Fonte mécanique</b> pesant moins de 50 kilos . . . . .		6 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
4° <b>Fonte malléable et fonte d'acier</b> , pesant plus de 1 kilo . . . .		10 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
5° <b>Fonte malléable et fonte d'acier</b> , pesant moins de 1 kilo. . . .		20 fr. $\frac{0}{100}$ kil.
<i>16<sup>ent</sup> Pièces détachées de machine.</i>		
<b>Pièces isolées sans aucun montage.</b>		2 fois le tarif de l'article correspondant des machines
<b>Pièces composées de plusieurs parties ajustées et enmanchées les unes sur les autres.</b>		

Tel est, Messieurs et chers Collègues, le projet de **Tarif minimum** que nous vous proposons d'approuver et d'adresser à M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies et à M. le Président de la Chambre de Commerce de Paris.

*Le Rapporteur de la Commission,*

**A. GRIMAULT, \***

*Les Membres de la Commission :*

**Baras, Bougarel \*, Boulet \*, Chéret, Dehaitre, Delaunay-Belleville O \*,**

**A. Girard, A. Grimault \*, Guyot-Sionnest, Le Brun \*, Levas-**

**sor \*, Liébaut \*, Lustrement, Muller et A. Rouart \*.**

La Chambre, après une sérieuse délibération, approuve le présent rapport et en adopte toutes les conclusions à l'unanimité.

Elle décide que ce rapport sera imprimé avec ses annexes et envoyé à M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, et à M. le Président de la Chambre de Commerce de Paris.

*Le Président de la Chambre*

**CH. HERSCHER O. \***

*Les Vice-Présidents :*

**Plichon, Boulet \*, Levassor \*, Ed. Bourdon \*.**

*Les Secrétaires :*

**Bougarel \*, A. Rouart \*, Guyennet \*, Dehaitre.**

**Annexe N° 1.**

---

CHAMBRE SYNDICALE  
DES  
CONSTRUCTEURS-MÉCANICIENS  
CHAUDRONNIERS ET FONDEURS DE PARIS

---

**RAPPORT**

PRÉSENTÉ DANS LA SÉANCE DU 7 JANVIER 1890

*par une Commission spéciale chargée d'examiner la question du renouvellement  
des traités de commerce.*

---

Messieurs,

Dans sa séance du 3 décembre 1889, votre Chambre a reçu une circulaire du Comité Central des Chambres Syndicales de Paris, l'invitant à étudier, au point de vue des industries qu'elle représente, la question du renouvellement des traités de Commerce.

Vous avez chargé une Commission spéciale d'examiner cette grave question, et, après plusieurs réunions, où diverses opinions ont été discutées, cette Commission a aujourd'hui l'honneur de vous présenter son rapport.

Les traités de commerce existants touchant à leur terme, leur dénonciation était une cause de sérieuses préoccupations pour les membres de votre corporation ; aussi a-t-il été facile à votre Commission de recueillir l'opinion de chacun d'eux.

L'article 11 du **Traité de Francfort** était un des points les plus discutés. Cet article, qui, pour beaucoup de personnes, était considéré comme une cause

de ruine pour l'Industrie Française, peut au contraire en être la sauvegarde; funeste tant que nous serons sous le régime des traités de commerce, il deviendra excellent pour nous le jour où nous redeviendrons maîtres de nos tarifs de Douane.

Cet article, en accordant à l'Allemagne, et par réciprocité à la France, le traitement de la Nation la plus favorisée, a, en fait, empêché l'Allemagne de réaliser la fameuse Union douanière rêvée par elle, en un mot d'élever autour de la France une vraie muraille de Chine, l'isolant de la plupart des Etats du Continent.

Il faut donc à tout prix n'y rien changer.

Mais s'il est absolument nécessaire de conserver cet article sans aucune modification, **il n'est pas moins indispensable de ne plus faire de traités de commerce.**

Un traité, quel qu'il soit, nous enchaînerait, et, par des combinaisons que nous ne pouvons prévoir, nous livrerait pieds et poings liés à l'Allemagne, qui, elle, n'a pas fait de traités de commerce, mais a un tarif général qui nous est appliqué ainsi qu'à toutes les autres nations.

Ce tarif, elle peut le modifier à son gré et par article, n'étant liée avec personne, et si, au lieu de nous borner à avoir comme elle un ou deux tarifs, nous faisons des traités de Commerce, nous nous engagerions par cela même à lui accorder tous les avantages concédés par ces traités, sans qu'elle soit tenue à rien de semblable envers nous; tandis que, n'ayant nous-mêmes de traité avec personne, nous conserverons notre entière liberté d'action, et serons, en vertu de l'article 11 du Traité de Francfort, sur le pied d'une égalité parfaite avec l'Allemagne, qui ne pourra plus faire sur ses tarifs une concession sans que nous en profitions.

N'est-il pas bon aussi de prévoir qu'il peut se produire quelque jour une révolution industrielle, telle que les conditions d'être présentes en soient profondément modifiées et que notre liberté d'action nous devienne bien précieuse?

En l'absence de Traités de Commerce, nos tarifs étant revisables à notre gré, il nous serait toujours loisible de les modifier dans le sens que nous jugerions convenable, d'après les résultats obtenus et l'expérience que nous en aurions faite.

Nous demandons donc qu'il soit établi un tarif élevé appliqué d'une manière générale, qui serait appelé Tarif Général, pouvant être modifié en plus ou en moins, par article, suivant les cas, **mais ne pouvant descendre, en aucun cas, au-dessous du tarif minimum** quels que fussent les avantages offerts.

Il importe aussi qu'une étude approfondie soit faite des Tarifs actuels afin de procéder au relèvement de certains articles dont l'introduction trop facile en France peut être préjudiciable à notre production et notamment à celles de nos industries dont le développement est indispensable aux intérêts supérieurs de la Défense nationale.

Nous demandons aussi que l'Industrie mécanique soit protégée au point de vue de l'exportation et qu'à défaut de primes à l'exportation on établisse un régime stable et pratique, soit pour les admissions temporaires, soit pour des drawbacks.

En résumé votre Commission vous propose d'émettre les vœux ci-après :

1° Qu'il faut renoncer à tous les traités de Commerce ;

2° Qu'il soit établi un Tarif général susceptible d'être augmenté ou diminué par article, suivant les cas, les diminutions ayant pour limite un Tarif minimum qu'il faudra établir et au-dessous duquel on ne pourra jamais descendre, quels que puissent être les avantages offerts.

Le Tarif minimum ne pourra être modifié que par une loi ;

3° Que l'Industrie mécanique ayant besoin d'être protégée, au point de vue de l'exportation, il soit établi, à défaut de primes à l'exportation, un régime stable et pratique pour les admissions temporaires ou les drawbacks ;

4° Que l'Algérie et les Colonies soient assimilées à la Métropole ;

5° Qu'un règlement des tarifs de pénétration et de transit soit établi de manière à ce que nos nationaux puissent jouir des mêmes avantages que les Étrangers.

(La Chambre a approuvé ce rapport).



Annexe N° 2.

CHAMBRE SYNDICALE  
DES  
CONSTRUCTEURS - MÉCANICIENS  
CHAUDRONNIERS ET FONDEURS DE PARIS

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE RELATIFS AUX TARIFS DOUANIERS

SÉANCE DU 4 MARS 1890

L'ordre du jour appelle le rapport de la Commission chargée de l'examen du QUESTIONNAIRE relatif aux tarifs douaniers, rédigé par le Conseil supérieur du Commerce et de l'Industrie et qui a été adressé à la Chambre par M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, et par M. le Président de la Chambre de Commerce.

M. le Président informe la Chambre que la Commission s'est réunie plusieurs fois depuis la dernière séance de la Chambre, qu'elle a examiné les réponses qui ont été faites par quinze sociétaires à la circulaire qui avait été adressée à tous les sociétaires et qu'elle a arrêté une rédaction des réponses à faire à chacune des questions de ce Questionnaire qu'elle va soumettre à la Chambre.

M. A. Rouart donne lecture de ces réponses qui sont successivement approuvées à l'unanimité.

**1<sup>re</sup> Question.**

*Quelle est la situation présente de chacune des branches d'industrie et de commerce de votre circonscription ?*

*Quelles sont les causes générales de cette situation ?*

Les affaires sont difficiles et très irrégulières.

Les résultats financiers sont peu satisfaisants, par suite de l'intensité de la concurrence étrangère qui rend, par le bon marché, les transactions sans profit pour nos productions.

Si la mécanique parisienne arrive encore à lutter, ce n'est que grâce à sa supériorité technique, maintenue au prix des plus grands efforts.

Les causes de cette situation sont en outre :

- 1<sup>o</sup> Les charges qui pèsent sur le pays depuis la guerre ;
- 2<sup>o</sup> L'élévation des salaires qui en résulte en grande partie ;
- 3<sup>o</sup> Les progrès accomplis par les pays où nous importions jadis, et qui maintenant exportent jusque chez nous, grâce à leur situation économique ;
- 4<sup>o</sup> La législation des brevets qui est défectueuse ;
- 5<sup>o</sup> Les droits élevés adoptés par d'autres pays relativement aux exportations.
- 6<sup>o</sup> L'insuffisance des droits sur les machines fabriquées comparativement aux droits imposés aux matières premières.

*Quelle est la part d'influence sur la production, la consommation intérieure et le commerce avec l'étranger qu'il convient d'assigner au régime économique inauguré en 1860 ?*

Il est impossible de déterminer cette part en raison du développement de l'industrie mécanique.

Ce développement doit être attribué, selon nous, bien plus à l'influence des inventions nouvelles, à la nécessité de substituer le travail de l'outil à celui de la main, aux facilités des transports, à l'extension normale des industries en général, qu'aux traités de commerce eux-mêmes.

**2<sup>me</sup> Question.**

*Dans quels pays s'exportent vos produits ?*

Dans la généralité des pays.

Nous citerons, parmi ceux où nos exportations sont sensiblement en progrès : les colonies françaises, les États de l'Amérique du Sud, le Japon et la Turquie.

Les pays où nos relations sont courantes sont : l'Espagne, le Portugal, l'Italie, les provinces des Balkans.

Les pays où nous exportons le moins sont : l'Angleterre, la Belgique, les États-Unis, l'Allemagne, la Russie et la Suisse.

*Exportez-vous directement ou par l'intermédiaire de commissionnaires français ou étrangers ?*

Généralement l'exportation se fait en Europe sans intermédiaire et dans les autres pays par l'intermédiaire de commissionnaires.

*De quels pays s'importent les produits similaires ?*

Les produits similaires viennent de l'Angleterre, des États-Unis, de la Belgique, de la Suisse et de l'Allemagne.

*Quelles sont les causes de cette importation ?*

Le bon marché provenant de l'insuffisance des droits à l'entrée, ainsi que d'une situation économique meilleure pour les importateurs.

*Quelle est l'importance de vos exportations et dans quelles proportions entrent-elles dans votre production totale ?*

*Quelle est l'importance de l'importation des produits similaires étrangers ?*

*Quelles variations ces exportations et ces importations ont-elles subies depuis l'inauguration du régime économique actuel ?*

*Quelles sont les causes de ces variations ?*

Les variations des exportations et des importations des produits de notre industrie, dont nous ne pouvons indiquer l'importance, mais qui sont très grandes, tiennent, d'une part, au peu d'appui que nous trouvons à l'Étranger auprès de nos agents diplomatiques et consulaires, et, d'autre part, à l'absence de récupération à la sortie des droits perçus à l'entrée.

### **3<sup>me</sup> Question.**

*Etes-vous d'avis qu'il y a lieu de dénoncer les traités existants ?*

*S'ils sont dénoncés, comment les remplacer ?*

*Pensez-vous qu'on doive négocier, avec les pays qui nous accorderont des avantages corrélatifs, des arrangements nouveaux, soit sur la base des anciens traités à long terme, soit sur celle de conventions commerciales qui auraient une durée moindre et la même date d'échéance ?*

*Pensez-vous, au contraire, que l'Etat doive conserver la pleine liberté de ses tarifs et qu'il doive établir soit un tarif général unique, applicable à tous les pays étrangers, sans distinction, soit un double tarif : le premier minimum, à l'égard des pays qui nous accorderaient des avantages corrélatifs, le second maximum, à l'égard des autres ?*

*Comment comprendriez-vous le fonctionnement de ce dernier système ?*

Nous sommes d'avis :

**1° Qu'il faut renoncer aux traités de commerce ;**

**2° Qu'il soit établi un tarif général susceptible d'être augmenté ou diminué par article, suivant les cas, les diminutions ayant pour limite un tarif minimum qu'il faudra établir et au-dessous duquel on ne pourra jamais descendre quels que soient les avantages offerts.**

**Le tarif minimum ne pourra être modifié que par une loi.**

**4<sup>me</sup> Question.**

*Demandez-vous qu'on modifie le tarif général des douanes, soit en ce qui touche le taux des droits, soit en ce qui touche leur classification?*

*Quelles sont les modifications que vous réclamez et pour quelles raisons les réclamez-vous?*

Nous demandons que le tarif général soit modifié, aussi bien en ce qui touche le taux des droits qu'en ce qui touche la classification.

**Le taux actuel des droits devrait être sensiblement augmenté. Il est insuffisant pour permettre à notre industrie de lutter efficacement avec l'étranger.**

La classification devrait être sérieusement modifiée, en raison des anomalies nombreuses que la pratique des tarifs actuels a révélées et en raison aussi des progrès réalisés dans ces dernières années, progrès qui ont donné naissance à de nombreux appareils et machines non prévus à ces mêmes tarifs.

L'étude de ces modifications nécessite un travail de détail que nous préparons et qui sera remis prochainement comme complément de ce rapport.

**5<sup>me</sup> Question.**

*Quelles sont les matières premières que vous employez pour votre industrie?*

*D'où les recevez-vous?*

*Quelles seraient, pour vous, les conséquences d'un droit qui frapperait les matières premières venant de l'étranger?*

*Par quel système (drawback, admission temporaire ou autre moyen) vous paraîtrait-il possible d'empêcher que ce droit, s'il était établi, n'entravât votre exportation?*

Les matières premières que nous employons sont la fonte, le fer, l'acier, le cuivre et l'étain.

Ces matières nous viennent en partie de la France et en partie de l'étranger, notamment de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Allemagne.

Nous demandons que les droits sur les matières premières soient les moins élevés possibles. **Toutefois nous reconnaissons qu'ils doivent être maintenus, autant qu'il le faut, pour assurer l'indépendance des produits français.**

Mais, pour que ces droits ne puissent être un obstacle à notre exportation, nous demandons formellement, à défaut de primes à la sortie, le maintien de l'admission temporaire en franchise de droits, en la débarrassant des formalités qui en rendent souvent l'usage impossible.

En effet, sans les primes ou, à leur défaut, sans l'admission temporaire, nos affaires d'exportation deviendraient dans beaucoup de cas impossibles.

**6<sup>me</sup> Question.**

*Quel serait le régime douanier qu'il conviendrait d'appliquer aux colonies ?*

Nous demandons que le régime douanier des colonies soit le même que celui de la métropole.

**7<sup>me</sup> Question.**

*Parmi les tarifs de nos Compagnies de chemins de fer, en est-il qui favorisent à votre détriment la concurrence étrangère ?*

*Quels sont-ils ?*

Nous signalons les tarifs de pénétration et de transit qui permettent aux marchandises étrangères de moins payer, à parcours égal, que nos marchandises nationales.

Nous demandons aussi que l'on n'applique plus, en matière de transport de pièces lourdes des tarifs dont les principes datent du début de l'exploitation des voies ferrées, alors que les véhicules de transport et les moyens de chargement étaient véritablement dans l'enfance.

On conçoit difficilement qu'à l'heure actuelle, et en présence du degré de perfection mécanique auquel on est arrivé, les compagnies n'acceptent pas de porter la masse indivisible à 10 tonnes, puisque wagons et grues atteignent aujourd'hui cette puissance.

**8<sup>me</sup> Question.**

*Le régime économique actuel a-t-il été ou non profitable à la marine marchande et aux ports de commerce ?*

La réponse à cette question n'est pas de la compétence de la Chambre ; elle est plutôt du ressort des constructeurs maritimes et des Chambres de commerce de nos ports.

(La Chambre a approuvé ce rapport.)

