

(A)

(N° 138.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 MARS 1852.

Modifications au régime du transit (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. BRUNEAU.

MESSIEURS,

Le projet de loi apportant des modifications au régime du transit, soumis à la Chambre, par M. le Ministre des Finances, dans la séance du 28 février dernier, n'a donné lieu qu'à peu d'observations, et a été adopté par toutes les sections.

Dans la première section, le projet a été adopté par deux voix contre une et deux abstentions.

Les motifs allégués par les membres opposants sont que, s'il est vrai que les traités permettent le transit du bétail, des chevaux, du poisson, etc., c'est par suite de concessions, qui n'ont d'effet que pendant la durée des traités, et que ce n'est pas un motif de généraliser la mesure, et surtout de l'introduire définitivement dans notre législation, en nous désarmant ainsi pour de futures négociations.

Les 2^{me}, 4^{me}, 5^{me} et 6^{me} sections ont adopté le projet sans observations.

Dans la cinquième, un membre a émis l'opinion que le gibier est déjà libre au transit par le chemin de fer, suivant l'art. 6 de la loi du 6 août 1849.

La troisième section n'admet pas la distinction des voies pour le transit; elle voudrait qu'il n'y eût d'exceptions que pour les sels et les sucres, dont le droit d'accise est très-élevé.

Elle propose le transit des fers et des houilles, moyennant un droit égal au chiffre différentiel, dont nos produits sont favorisés par les traités; et elle admet le libre transit pour les draps et casimirs.

Ces décisions ont été prises par deux voix contre une.

(1) Projet de loi, n° 113.

(2) La section centrale, présidée par M. DE LEHAYE, était composée de MM. MERCIER, BRUNEAU, COOMANS, COOLS, H. DE BAILLET et DAVID.

Les observations et les propositions des sections ont été reproduites dans la section centrale.

Aux objections présentées dans la première section, on a répondu par l'exposé des motifs du projet de loi qui nous est soumis, et par cette considération qu'il est toujours facile de modifier la législation, lorsque les intérêts du pays l'exigent.

L'opinion émise dans la cinquième section, quant au gibier, n'est pas fondée : la prohibition du transit du gibier résultait de la loi du 26 février 1846, sur la chasse; cette prohibition a été maintenue par l'art. 36 de la loi du 6 août 1849, sur le transit; pendant la fermeture de la chasse, le gibier, expédié d'Allemagne vers la France, ne pouvait pas traverser notre territoire, ce qui constituait une perte pour le chemin de fer, sans aucune utilité publique; c'est ce motif qui rend la disposition proposée nécessaire.

Un membre a reproduit, dans la section centrale, les propositions admises par la troisième section : il a demandé la suppression de la distinction des voies pour le transit, en se fondant sur ce que, le principe étant admis, il n'y avait pas de motifs de priver des bénéfices attachés au transit les voies de communications ordinaires.

Cette proposition a été rejetée par cinq voix contre une.

La majorité s'est fondée sur ce que, en principe, la loi générale du 6 août 1849 n'admet le transit, sans distinction de voies, que pour les marchandises libres de tout droit, tant à l'entrée qu'à la sortie, disposition qui est motivée par les nécessités de la surveillance, et que, s'il est fait exception à cette règle pour les chevaux et poulains, c'est que la taxe de 4 francs par tête, qui était due pour leur transit par d'autres voies que le chemin de fer, a été supprimée, pour les provenances des Pays-Bas, par le traité du 20 septembre dernier.

La proposition d'admettre le transit des fers et de la houille, moyennant un droit égal au chiffre différentiel dont nos produits sont favorisés par nos traités avec l'Allemagne et la France, a été rejetée par quatre voix contre deux.

L'auteur de la proposition a soutenu que le texte de ces traités ne contient aucune disposition qui nous interdise d'admettre le transit des fers et des houilles : que l'imposition, à l'entrée à nos frontières, d'un droit égal à la diminution dont nos produits similaires jouissaient dans ces pays, aurait pour résultat de faire peser sur eux, à leur entrée en Allemagne ou en France, un droit égal au droit commun dont ces produits sont frappés dans ces pays, et que dès lors ces pays n'avaient plus ni droit ni intérêt à s'opposer à l'adoption de cette mesure.

Que, quant à la Hollande et à l'Angleterre, dont les traités stipulaient expressément la prohibition de transit pour ces objets, elles ne réclameraient sans doute pas contre l'extension des avantages que nous leur apporterions ainsi spontanément.

La majorité de la section centrale n'a pu admettre cette opinion. Sans doute, la Hollande ni l'Angleterre ne réclameraient pas contre une semblable disposition; la section centrale elle-même ne verrait pas d'obstacle à admettre même le libre transit des fers et des houilles, et ces dernières sont admises par le projet de loi, excepté vers la frontière de France; mais elle pense que la France et le *Zollverein* ne l'envisageraient pas de la même manière, et qu'elle serait contraire, sinon au texte, du moins à l'esprit des traités qui nous accordent, dans

ces pays, pour l'un ou l'autre de ces produits, une diminution des droits qui les frappent en général lorsqu'ils sont d'autre provenance.

En effet, les douanes sont établies non-seulement comme un moyen de protection pour l'industrie nationale, mais aussi comme une source de revenus pour le trésor. Or, il n'est pas indifférent, par exemple, au *Zollverein* de recevoir la totalité des droits qui frappent sur les fers anglais à leur entrée en Allemagne, ou d'en recevoir seulement une partie, l'autre partie étant payée aux douanes de la Belgique; il n'est pas indifférent non plus à un pays de régler lui-même directement, avec les autres nations, tout ce qui concerne leurs relations commerciales, au lieu de les voir régler, pour ainsi dire, par personnes interposées.

Notre Gouvernement reconnaît lui-même, dans son exposé des motifs, que les traités nous imposent l'obligation d'interdire le passage par notre territoire de ces produits vers la France et l'Allemagne; d'un autre côté, nous avons la conviction qu'au moins, en ce qui concerne la houille, cette disposition ne serait d'aucune utilité pratique, et dès lors il est convenable de ne pas admettre un principe qui pourrait être considéré comme une violation de nos traités avec nos voisins.

Enfin, la proposition pour l'admission en libre transit des draps et casimirs a été rejetée aussi comme inutile, par quatre voix contre deux.

Les tissus de laine sont déjà libres au transit effectué par le chemin de fer de l'État, conformément aux litt. *A* et *B* du n° 1 de l'art. 6 de la loi de 1849; ils sont libres également, au transit par toutes voies, pour les tissus venant du *Zollverein* et des Pays-Bas ou y allant, en vertu des traités avec ces puissances; il ne reste donc que le transit par d'autres voies que le chemin de fer, de ou vers les autres pays, qui est encore soumis au droit fixé par l'art. 8 de la loi de 1849; mais outre que le transit ne s'effectue pas autrement que par le chemin de fer, le droit de 8 francs par 100 kilogrammes, fixé par cette loi, est tout à fait insignifiant, puisqu'il ne représente que 8 centimes par 27 francs de valeur officielle attribuée au kilogramme de ces tissus.

Le projet de loi a été adopté par la section centrale par cinq voix contre une.

Le mot : *prémentionnée*, qui se trouve au n° 2 de l'article unique, doit être effacé comme inutile, la loi du 6 avril 1849 ne se trouvant pas citée dans le texte qui précède.

Le Rapporteur,

A.-B. BRUNEAU.

Le Président,

DE LEHAYE.

