

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 30 JANVIER 1837.

www

RAPPORT fait par M. VAN HOOBROUCK DE FIENNES, au nom de la section centrale, sur le projet de loi relatif à la Taxe des Barrières pour l'année 1837 ().*

MESSIEURS,

La taxe des barrières, juste à la fois dans son principe, et facile dans sa perception, n'est pas un impôt ordinaire, mais doit être considérée plutôt comme une légitime indemnité, due pour l'usage de nos routes. Elle ne saurait constituer une charge publique dans l'état actuel de notre législation, puisque l'excédant des recettes, étant immédiatement consacré à l'ouverture de routes nouvelles, facilite sans cesse la création de nouveaux produits, les rapproche du consommateur, et aide ainsi au bien être général, en activant le commerce et l'industrie, ces puissans véhicules de la propriété des nations. Aussi, Messieurs, vos sections ont été unanimes à admettre le principe de la loi. Il était en effet impossible de se priver de cette ressource, au moment où une immense révolution s'est opérée dans nos voies de communications intérieures, par l'établissement du chemin de fer. Cette belle construction que la Belgique a su entreprendre au sortir même d'une crise politique, qui devait, selon quelques esprits fâcheux, amener sa ruine, ne produira tous ses effets que lorsque de nombreux embranchemens, partant de tous les points du royaume, viendront y aboutir, comme au tant de veines à leur principale artère. Il devient donc plus que jamais nécessaire de multiplier nos routes, si vivement réclamées d'ailleurs, par toutes les localités, comme le seul moyen de féconder tant de germes de prospérité qui demeurent stériles jusqu'à ce jour. Du reste, Messieurs, les dépenses que cet état de choses nécessite, tout en étant le plus judicieux encouragement que vous puissiez offrir à ce besoin d'activité et de travail qui se manifeste dans tous les esprits, deviennent elles-mêmes incen-

(*) La section centrale était composée de MM. Du Bus (ainé), président, Troye, Van der Belen, Milcamps, Beerenbroeck, De Roo, et Van Hoobrouck de Fiennes, rapporteur.

samment reproductive, en favorisant la circulation jusque sur les routes contiguës, et peut-être n'est-il pas impossible de prévoir le moment où le produit des barrières formera une des sources les plus riches des recettes nationales. C'est ainsi que le chemin de fer, bien que porté dans les prévisions du Budget des voies et moyens, pour un rendage de 1500 mille francs, réagit encore favorablement sur le produit des routes ordinaires, puisque, dans les provinces d'Anvers et du Brabant, les seules où son influence ait pu se faire sentir jusqu'ici, le taux général des adjudications s'est augmenté de 35 mille francs, pour l'exercice qui s'achève.

Toutefois, Messieurs, cette loi qui, d'abord paraît si simple dans son exécution, si favorable dans ses résultats, a cependant soulevé tous les ans la plus vive discussion au sein des Chambres. Les plaintes qu'elle a soulevées naguère, se sont encore reproduites cette année dans la plupart des sections, et votre section centrale elle-même les a crues de nature à devoir être signalées au Gouvernement. La voirie, cette branche si importante de notre administration intérieure et qui se lie si étroitement à la prospérité nationale, ne saurait assez mériter sa sollicitude.

Il est sans doute utile d'ouvrir des communications nouvelles, la justice cependant exige avant tout que les routes déjà existantes, soient réparées et entretenues en raison de leurs besoins, ou de leur importance, et que le produit des barrières soit d'abord affecté à cette destination, et retourne ainsi à sa véritable origine. Or, Messieurs, il faut bien le reconnaître, ce principe ne reçoit pas toujours sa rigoureuse application. Nos routes en général sont loin d'être dans un état satisfaisant. Mais c'est surtout dans la province la plus importante par son immense mouvement commercial, que de vives réclamations ont surgi contre l'abandon dans lequel on y laisse les communications pavées. S'il faut en croire quelques personnes, très au fait d'ailleurs des localités, les routes de Fleurus à Charleroi, de Charleroi à Mont-St-Jean, et de Marimont à Mont-St-Jean, seraient dans un état déplorable, à tel point que la circulation y deviendrait de jour en jour plus difficile; et cependant ce sont là les principaux débouchés par où les riches produits du Hainaut sont amenés vers leurs divers centres de consommation. Si cet état de choses se prolongeait, l'administration deviendrait d'autant plus coupable, que les moyens de transport, si rapides et si économiques du chemin de fer, ne tarderaient pas de constituer un privilège réel en faveur des produits analogues d'une autre province. Le Gouvernement ne saurait perdre de vue que c'est surtout alors qu'il convient de soigner plus spécialement les routes ordinaires, qu'un perfectionnement de cette nature s'est opéré dans les voies de circulations de certaines localités, afin de ne pas rendre trop désavantageuse la position de toutes les autres.

Il est un autre objet encore, Messieurs, sur lequel votre section centrale a porté son attention, ce sont les modifications apportées tous les ans au tableau accompagnant le projet de loi relatif à la taxe des barrières. Conformément au désir manifesté par plusieurs sections, la section centrale s'est fait rendre compte des changemens, qui vous sont encore proposés cette année, et elle a bientôt reconnu qu'ils avaient tous le même caractère, une plus grande extension de la tolérance. Vous savez que la loi générale sur la matière admet une barrière par distance de cinq mille mètres; mais comme il est parfois difficile

de placer les poteaux aux points déterminés, soit par suite de l'absence de toute habitation, ou même, de l'impossibilité d'en placer dans certaines localités, la loi a permis d'étendre cette distance ou de la rapprocher d'après les circonstances. Cette latitude, toute exceptionnelle d'abord, et qui n'avait d'autre but que de faciliter l'exécution de la loi, et d'assurer ses produits, en admettant la concurrence, est bientôt devenue pour l'administration une mesure exclusivement fiscale. Si quelque part une industrie prospère, si un embranchement, une usine sont plus fréquentés qu'à l'ordinaire, certainement le poteau sera placé, l'année suivante, de manière à les comprendre dans la perception du droit de barrière, et à cet effet franchira quelquefois, d'un seul bond une distance de plusieurs centaines de mètres. Ces variations continuelles, qui, la plupart du temps, ne profitent qu'aux fermiers seuls, dérangent des habitudes acquises, froissent des intérêts, et soulèvent des réclamations contre une loi qui semble la moins propre à y prêter. Cette grande élasticité qu'on est parvenu d'introduire dans l'interprétation de la tolérance, donne parfois lieu aux plus bizarres applications. La marge pour l'emplacement du poteau étant souvent de plus de quinze cents mètres de part et d'autre de l'endroit déterminé, si deux barrières contiguës font usage de la tolérance vers le même point, il en résultera que les poteaux se trouveront placés à moins d'une demi-lieue l'un de l'autre. Cette circonstance est sans objet pour le voyageur qui aura franchi tout l'espace qui sépare deux grandes villes; mais l'équilibre n'existe plus pour deux personnes qui n'auront à parcourir chacune qu'une partie de la route. Dans ce cas, il arrivera que l'une aura fait une lieue et demie sans avoir rencontré un seul poteau, tandis que l'autre aura payé deux barrières sur un espace trois fois moindre. Toutes ces anomalies sont évidemment contraires à l'esprit de la loi, et repoussées par les principes d'une égale justice distributive. Mais c'est surtout aux abords des villes que cette extension de la tolérance devient une véritable tracasserie. Là, comme vous le pensez bien, elle s'explique toujours dans la direction de ces endroits, où les cultivateurs apportent périodiquement leurs denrées, et l'emplacement des poteaux est si bien ménagé, que tous les embranchemens doivent nécessairement y aboutir. La taxe des barrières devient ainsi une charge réellement onéreuse pour les campagnards, eu égard surtout à l'usage, quelquefois très-restreint, qu'ils font de la route pavée.

Toutes ces déficiences n'ont pas échappées à votre section centrale, mais elle n'a pas cru pouvoir vous proposer des remèdes à cet état de choses. Elle a considéré que la loi n'était que provisoire, et ne devait avoir qu'une durée très-restreinte, et qu'il était d'ailleurs réservé à chacun de vous de proposer au tableau telle modification qu'il jugerait convenable d'après la connaissance qu'il possédait des localités. Toutefois, la section centrale a partagé le désir émis par plusieurs sections, de voir le Gouvernement présenter, le plus tôt possible, la loi sur les chemins vicinaux, si vivement réclamée par la Chambre et promise cette année par le discours du Trône.

Enfin, Messieurs, il s'est élevé dans la sixième section un doute sur l'interprétation du § 7 de l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833; trois membres de cette section ont été d'avis que l'exemption acquise aux bois d'affouage devait s'étendre aux bois taillis récoltés par le propriétaire ou par son fermier. Trois autres membres au contraire, ont cru qu'il était impossible de donner à la loi une pareille exten-

sion, et que les bois taillis ne pouvaient être compris dans l'exemption qu'elle accorde. Votre section centrale tout entière a partagé cette opinion; elle a estimé que ces sortes de bois peuvent d'autant moins être assimilés aux récoltes ordinaires, qu'ils passent presque toujours dans le commerce au moment même de leur séparation d'avec le sol.

Une autre question a été agitée dans la même section, ce serait celle de savoir quel droit le Gouvernement pouvait avoir de déclarer provinciale une route qui, jusqu'alors, avait appartenu à la commune. Deux membres de cette section ont cité la route de Dossignies à Mouscron, comme étant devenue provinciale, de communale qu'elle était dans son origine, et ont formellement demandé que la section centrale s'informât de la jurisprudence qui règle cette matière. Quoique la majorité de la sixième section ait considéré cet objet comme inutile, la section centrale a néanmoins cru devoir déférer à ce désir, et les renseignemens obtenus au Ministère des travaux publics ont constaté que le Gouvernement n'avait connaissance d'aucune modification apportée dans le classement des routes de la Flandre-Occidentale. Que les routes communales étaient des propriétés particulières, tout aussi sacrées que les autres propriétés, et qu'une déposssession ne pouvait avoir lieu qu'au moyen d'une loi. Dès lors, qu'il fallait nécessairement admettre que, si un changement pareil s'était effectué dans le classement de la route de Dossignies à Mouscron, ce ne pouvait avoir été que par suite d'une convention conclue de gré à gré entre les administrations provinciales et communales; que celles-ci, dans toute autre hypothèse, n'auraient pas manqué de réclamer contre cette mesure, qu'elles auraient considérée avec raison comme un abus de pouvoir, une spoliation manifeste.

En résumé, votre section centrale a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi relatif à la taxe des barrières présenté par M. le Ministre de l'Intérieur, dans la séance du 23 novembre dernier.

Bruxelles, le 30 janvier 1837.

Le Rapporteur,

Le Vice-Président,

A. VAN HOOBROUCK DE FIENNES.

DU BUS, AÎNÉ.
