

---

---

## Chambre des Représentants.

---

---

— SÉANCE DU 23 FÉVRIER 1866.

---

Abolition des droits de barrière sur les routes de l'État <sup>(1)</sup>.

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. ÉLIAS.

---

MESSIEURS,

Il y a quelques années, le Gouvernement soumettait à vos délibérations un projet de loi qui seul aurait suffi pour honorer un règne. Ce projet contenait l'abolition des octrois, ces douanes intérieures, ces entraves multipliées à la libre circulation des produits de toutes espèces.

Léopold II a voulu signaler son avènement par une mesure qui a aussi une grande importance.

Les barrières sont, à leur tour, une entrave à la circulation des hommes et des choses. La Couronne vous propose de les abolir sur les routes de l'État, et le Ministère actuel, secondant sa généreuse pensée, se montre le défenseur dévoué de cette nouvelle amélioration.

La question de l'abolition des barrières fut, il y a cinq ans déjà, vivement agitée dans le pays. Les conseils provinciaux d'Anvers, de Namur, du Hainaut et du Brabant vous ont adressé à ce sujet de pressantes pétitions.

Mais, à cette époque, il aurait fallu remplacer cette taxe ancienne et acceptée des populations, par un impôt nouveau dont la création présente toujours de si grandes difficultés.

On recula devant cette nécessité.

---

(1) Projet de loi, n° 20.

(2) La section centrale, présidée par M. MOREAU, était composée de MM. WANOCQUÉ, GIROUX, VANDER DONCKT, DE MACAR, ÉLIAS et JAMAR.

Le Gouvernement, cependant, fit étudier soigneusement cette question, et, en 1861, il soumit à la Législature un remarquable rapport.

Aujourd'hui, Messieurs, elle reparait devant vous dans des circonstances toutes différentes.

Grâce à la prospérité croissante du pays, grâce surtout à l'habile direction imprimée à l'administration de nos finances, le trésor de l'État est dans une situation telle, qu'il est possible d'abolir cette taxe sans devoir la remplacer par un autre impôt. La question a donc complètement changé de face, et c'est surtout d'une suppression d'impôt qu'il s'agit ici. Nous n'avons donc plus à examiner s'il est bien vrai que les barrières soient tellement injustes, vexatoires, contraires à l'intérêt public, attentatoires à la liberté, qu'il faille les supprimer quand même, mais bien si, ayant un impôt à supprimer ou à diminuer, ce n'est pas aux barrières que nous devons accorder la préférence ?

La solution de cette question ne peut être douteuse.

Nous ne nous occuperons pas des reproches trop absolus que l'on a faits à cet impôt, et que nous vous signalions tantôt.

Nous vous soumettrons seulement les considérations d'actualité qui militent en faveur d'une abolition immédiate.

Et d'abord, il résulte de l'*Exposé des motifs* que cet impôt est de tous celui dont les frais de perception sont les plus élevés, celui qui exige les plus grands sacrifices de la part des contribuables, proportionnellement à la somme qu'il rapporte au Trésor. Et comme son produit diminue toutes les années à cause de l'extension continuelle de nos chemins de fer, ce défaut ne peut que s'aggraver dans l'avenir.

Inutile d'insister sur ce point qui paraît peu contestable.

Un inconvénient plus regrettable de sa perception résulte de ce fait, qu'elle est presque toujours l'accessoire d'un débit de boissons, et qu'ainsi elle devient une cause de démoralisation et de désordres.

Il existe, en outre, en faveur de cette suppression des motifs particuliers qui sont nés des changements opérés dans les moyens de transport du pays.

Avant l'établissement des chemins de fer, les grandes routes étaient utilisées par tous. L'industrie et le commerce, de même que l'agriculture, devaient s'en servir ; ils étaient également soumis à cette taxe.

Il n'en est plus de même aujourd'hui.

L'industrie et le commerce emploient plus généralement les chemins de fer, et c'est l'agriculture presque seule qui la supporte.

Voici ce que disait à ce sujet M. Norbert Metz à l'assemblée des États du grand-duché de Luxembourg, dans la séance du 3 décembre 1861 : « Avec les chemins » de fer qui sillonnent notre pays, les industries s'établiront à côté des gares et » échapperont complètement à cet impôt. Que si aujourd'hui il en est encore qui » sont loin des chemins de fer, elles se trouvent dans des conditions de produc- » tion telles, qu'il ne faut pas, par un impôt de l'État, augmenter leurs diffi- » cultés. »

Il ajoutait que « lui, industriel, payait autrefois pour 12,000 francs par an de droits de barrières, et que, depuis qu'il était raccordé aux chemins de fer, il ne payait presque plus rien. »

Il en concluait « que cet impôt n'atteignait plus que les cultivateurs. » Il disait même « qu'il les frappait d'une façon très-inégale, et que c'était précisément ceux qui étaient les plus éloignés des stations, c'est-à-dire les moins favorisés, qui en étaient le plus fortement grevés (1). »

Ces considérations nous ont paru péremptoires.

Un membre de la section centrale a cependant déclaré qu'il ne partageait pas cette opinion; il croit que l'abolition des barrières est plutôt préjudiciable qu'utile à l'agriculture.

Il est une autre remarque importante que nous désirons consigner ici :

C'est que, par l'emplacement choisi pour les barrières, les habitants des villes, dans les relations qu'ils ont entre eux, ne sont nullement soumis à cet impôt. Les barrières sont toujours placées en dehors du territoire des grandes villes, et les transports incessants qui se font dans leur périmètre échappent complètement à la perception de la taxe; il ne pourrait en être autrement sans créer d'intolérables entraves. Ajoutons que toutes les localités importantes sont reliées entre elles par des voies ferrées, de telle sorte que les relations entre ces diverses localités sont ainsi exonérées de l'impôt.

Qui ne sait cependant que l'entretien de la grande voirie coûte des sommes relativement considérables dans la traverse des villes !

Les campagnards, soit qu'ils correspondent entre eux, soit qu'ils se mettent en rapport avec les habitants des villes, restent toujours soumis à cette taxe.

Il ne faudrait cependant pas conclure de ce qui précède que les citadins ne profiteront pas de l'abolition.

Leurs relations avec les campagnes sont nombreuses, et tout ce qui est nécessaire à l'alimentation journalière d'une ville lui arrive des communes environnantes.

Cette facilité nouvelle, accordée au transport de ces produits, devra en fin de compte profiter aux consommateurs.

Quoi qu'il en soit, il reste certain que, depuis l'établissement des voies ferrées, la taxe ne frappe plus également tous les habitants du pays et que, par cela même, sa suppression est devenue désirable.

Et cette inégalité devient plus sensible encore, lorsqu'on la compare avec les tarifs des frais de transport par chemin de fer.

Par tonne et par kilomètre, il est impossible d'évaluer le droit de barrière à moins de 5 à 10 centimes, selon les conditions plus ou moins favorables dans lesquelles se trouve la route, et, par suite, selon le poids plus ou moins considérable que peut entraîner un cheval.

Or, le chemin de fer, lorsqu'il s'agit de longs parcours, se charge de tous les frais de transport, à des prix bien inférieurs à ceux que nous avons cités plus haut, 5 1/2 à 10 centimes par kilomètre, selon la nature de la marchandise.

Mais, hâtons-nous de le dire, ces arguments ne peuvent être invoqués qu'en faveur de l'abolition des barrières sur les routes de l'État.

Les chemins vicinaux, par exemple, desservent des besoins locaux, particuliers.

---

(1) Les barrières ont été supprimées en 1865 dans le grand-duché de Luxembourg.

Les lignes ferrées n'ont encore nulle part fait concurrence à leur utilité, qu'elles ont, au contraire, considérablement accrue, puisque les routes de vicinalité tendent à aboutir à des stations, pour y trouver d'utiles auxiliaires.

On ne pourrait donc invoquer les mêmes motifs, pour demander l'abolition des barrières sur les routes vicinales ou provinciales.

Il est une dernière considération, d'un autre ordre d'idées, qu'il est utile de vous soumettre.

Les populations établies le long des grandes routes étaient, avant les chemins de fer, dans une situation heureuse.

De nombreux établissements de roulage, des hôtels, des auberges y prospéraient.

Ces établissements sont, pour ainsi dire, abandonnés depuis que ces routes sont devenues désertes.

L'abolition des barrières apportera un certain soulagement à leur position pénible.

Toutes ces considérations démontrent qu'il y a intérêt majeur et général dans la suppression de l'impôt des barrières de l'État, et que c'est à l'abolition de cet impôt, ainsi que nous le disions en commençant, qu'il convient d'accorder la préférence sur tout autre.

Les sections ont fait les observations suivantes sur le projet de loi :

La 1<sup>re</sup> section exprime le vœu qu'à l'exemple de l'État, les provinces et les communes abolissent, dans le plus bref délai possible, les droits de barrière sur les routes qui leur appartiennent.

La 2<sup>e</sup> section désire savoir comment le Gouvernement entend appliquer la loi relativement aux fermiers des barrières dont les baux ne seront pas expirés à l'époque de la mise en vigueur de la loi ; s'il est d'intention d'établir un décompte, en raison des mois pendant lesquels la perception des droits aurait dû continuer à se faire ?

Elle appelle l'attention de la section centrale et du Gouvernement sur les points suivants

1<sup>o</sup> S'il ne pourrait pas amener les communes à supprimer les barrières, en leur allouant des subsides destinés à subvenir, pour un tiers, dans l'entretien des routes vicinales ;

2<sup>o</sup> Si, à l'avenir, le Gouvernement accordera encore l'autorisation d'établir des barrières sur les routes provinciales ou communales ;

3<sup>o</sup> Comment il exécutera les conventions intervenues entre l'État et des compagnies concessionnaires de routes qui ont cédé ces routes à l'État, moyennant l'abandon du produit des droits de barrière qui était destiné, après déduction des frais d'entretien, au paiement, le cas échéant, des intérêts des actions et à leur amortissement. (Semblable convention existe entre l'État et les concessionnaires de la route de Huy à Tirlemont.)

La 3<sup>e</sup> section est d'avis qu'il y a lieu d'appliquer aux routes de l'État le régime du projet de loi modifiant l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, en ce qui concerne le paiement de subventions imposées à certains exploitants qui dégradent extraordinairement les routes.

Elle demande qu'on produise à la section centrale un tableau kilométrique indiquant par arrondissement le nombre de barrières établies sur chaque route, le dernier produit connu de chaque barrière, ainsi que l'emplacement de chacune d'elles.

Elle pense qu'il y a lieu de remplacer la taxe des barrières par un impôt sur les chevaux et les voitures, en tenant compte non-seulement du nombre des roues, mais aussi de la largeur des jantes.

Le produit de cet impôt serait destiné à former un fonds spécial destiné à indemniser les provinces et les communes qui supprimeraient les droits de barrière.

La 4<sup>e</sup> section appelle, sans rien préjuger, l'attention de la section centrale sur l'utilité du rachat fait par le Gouvernement de certaines routes concédées qui ont autant d'importance que les routes de l'État.

La 5<sup>e</sup> section demande s'il ne conviendrait pas de donner au Gouvernement l'autorisation de reprendre des routes concédées qui font suite à celles de l'État, dans le cas où elles lui seraient cédées gratuitement ou rachetées au moyen de l'intervention des particuliers, des communes et des provinces.

La 6<sup>e</sup> section appelle l'attention de la section centrale :

1<sup>o</sup> Sur l'importance que pourrait présenter le rachat de certaines parties peu importantes de routes reliant celles de l'État, et sur lesquelles l'abolition des droits de barrière aurait un caractère d'utilité générale ;

2<sup>o</sup> Sur la nécessité de prendre, quant à la police du roulage, des mesures propres à prévenir la détérioration des routes.

Le projet de loi est adopté par toutes les sections.

---

Avant d'aborder les questions soulevées en section centrale, permettez-nous de vous exposer le système qui est préconisé dans la pétition du conseil provincial d'Anvers. Comme il est le plus étendu, celui de tous qui est le plus contraire au projet du Gouvernement, il convient de s'en occuper d'abord.

Cette assemblée et les partisans du même projet condamnent d'une manière absolue la taxe des barrières, et veulent que la suppression soit générale. Ils demandent que l'État les abolisse non-seulement sur ses routes, mais encore sur les routes vicinales, provinciales ou concédées. Ils reconnaissent que ce droit est quelquefois une propriété particulière qui ne peut être enlevée sans indemnité. Ils reconnaissent aussi que diverses routes n'auraient pas été construites sans la faculté d'y établir des barrières, et qu'il serait injuste de priver les communes et les provinces, ou les concessionnaires, des bénéfices qu'ils en retirent, déduction faite des dépenses d'entretien.

Partant de ces idées, ils voudraient que l'État reprît à sa charge toute la voirie de la Belgique, que de plus il indemnisât ceux qui retirent aujourd'hui quelque profit de la possession de ces routes.

Il ne nous paraît pas qu'on puisse admettre ce système.

Il entraînerait l'État dans des dépenses énormes et aboutirait forcément à la création d'impôts nouveaux considérables.

Il serait même impossible de s'arrêter à la reprise des routes indiquées.

L'adoption d'un tel principe devrait avoir d'autres conséquences.

C'est ainsi que nous pensons que l'État devrait également se charger de toutes les dépenses de la voirie urbaine.

Pourquoi, en effet, prélever des impôts sur la généralité des citoyens pour assurer aux habitants des campagnes des chemins toujours bien entretenus, et laisser peser sur les habitants des villes, toutes les dépenses à affecter à leurs rues ?

Les routes vicinales, les rues desservent des besoins identiques, et, comme tous les belges payent les mêmes impôts, tous ont droit à une égale sollicitude de la part du Gouvernement.

L'État ne serait-il pas ensuite immédiatement contraint à racheter tous les péages établis sur les ponts ?

Et s'il faisait cela, ne serait-on pas en droit de lui dire, qu'il y a les mêmes motifs pour les péages établis pour la traversée par bateaux des rivières et canaux ? Ne lui dirait-on pas ensuite qu'il doit également abolir les péages pour le parcours des canaux et rivières ?

Enfin, Messieurs, on ne manquerait pas de prétendre qu'il doit supprimer toutes les taxes qu'il perçoit pour l'usage des biens qui font partie du domaine public.

L'adoption de ces exigences entrainerait le Gouvernement dans des dépenses qui feraient reculer le ministre des finances le plus habile, le plus intrépide.

Mais, à part le côté financier de la question, une pareille mesure serait contraire à toute notre organisation politique. Elle aboutirait à une centralisation puissante, et tout à fait contraire à nos tendances actuelles.

Il en résulterait, par exemple, que tout Belge devrait attendre du bon vouloir d'un ministre, résidant à Bruxelles, la construction du petit bout de route qui doit lui permettre d'atteindre commodément son champ ou le village voisin.

Le citoyen payerait des contributions énormes pour l'entretien de toutes les routes du pays et ne pourrait jamais ni en apprécier la nécessité, ni en surveiller l'emploi.

Ce système soulèverait un mécontentement général.

C'est, du reste, ce qui a été compris de tout temps. Louis XVI, dans le célèbre édit qui abolissait les corvées pour l'entretien des chemins vicinaux, disait en répondant à ceux qui critiquaient la création d'une charge provinciale : « Ils » oublient que, si une imposition employée à des dépenses éloignées, dont les » peuples ignorent l'emploi, épuise les provinces et les afflige, une contribution » dont le produit dépensé sur les lieux mêmes et employée, sous les yeux de » ceux qui la payent, en travaux dont ils recueillent l'avantage et soulage les » habitants pauvres en leur procurant des salaires, enrichit au contraire et » console les peuples »

Cette division du travail, cet emploi sur les lieux des contributions locales, cette surveillance incessante de ceux qui payent, cette satisfaction générale qui en résulte, tous ces bienfaits, nous les possédons en Belgique et nous n'irons pas en faire le sacrifice pour contenter certains administrateurs communaux qui croient défendre les intérêts de leurs commettants en tâchant de faire supporter par l'État des dépenses qui incombent directement à la commune. Il n'en sera pas ainsi, et

les mandataires des communes ne reculeront pas devant l'accomplissement de leur devoir; ils sauront demander aux contribuables les sacrifices nécessaires en rapport avec les besoins des localités. Ils obtiendront ainsi facilement les ressources qu'il convient d'affecter aux services publics.

Abordons l'examen des questions soulevées en section centrale.

Deux membres, désirant également une abolition générale, préconisent le moyen suivant pour y parvenir :

« L'État, disent-ils, est intervenu pour la construction des routes. Il a excité par là l'émulation des communes, et les résultats obtenus ont été excellents.

» Appliquons ce système à l'abolition des barrières, et disons que l'état interviendra pour un tiers dans l'entretien des routes sur lesquelles les barrières auront été supprimées. »

Ce système rencontre à peu près les mêmes objections que celui qui a été combattu tantôt. Comme lui, il entraîne l'État à intervenir dans les affaires communales. Mais il a, en outre, un défaut capital, c'est qu'il est souverainement injuste. Vous déclarez, en prenant l'initiative de l'abolition des barrières, que cet impôt est fâcheux, et par la mesure que l'on vous propose d'adopter vous donneriez une prime, une subvention aux communes qui l'ont établi sur leurs routes; tandis que les communes qui, ne voulant pas de cette taxe, ont imposé des centimes additionnels, des cotisations personnelles pour l'entretien de leur voirie, ne recevraient aucun dédommagement.

Cela seul suffirait pour rendre cette proposition inacceptable.

Aussi seriez-vous forcément amenés à faire ce qui a déjà été fait lors de l'abolition des octrois. Le Gouvernement n'a pas seulement constitué son fonds communal pour rembourser aux villes à octroi ce qu'elles perdaient par cette abolition, il a admis toutes les localités de la Belgique à participer aux ressources qu'il créait pour permettre aux villes de subir sans secousses cette modification dans leurs revenus.

Mais en agissant de même dans la circonstance actuelle, vous aboutiriez presque au système absolu qui a été examiné tantôt, ou tout au moins à centraliser dans les mains de l'État la plus grande partie des finances communales.

La section centrale, par cinq voix contre deux, a écarté cette proposition.

Enfin, Messieurs, pour en terminer avec les divers systèmes mis en avant, laissez-nous répondre quelques mots à ceux qui disent que l'État devrait se borner à déclarer que les barrières seront supprimées sur toutes les routes, sauf à laisser aux communes et aux provinces le soin de rechercher par quelles contributions nouvelles elles combleront le vide de leurs caisses.

Cette manière de procéder offre des dangers non moins sérieux. Il suffira de vous en citer un seul.

Les communes ou provinces qui auraient des routes parcourues un peu fréquemment et par suite détériorées par des étrangers, par des habitants des localités voisines, abandonneraient immédiatement l'entretien de ces routes, qui, sans barrières, devraient être entretenues par elles seules.

Cette mesure deviendrait ainsi une cause de destruction de notre voirie qui a déjà coûté des sommes si considérables à la nation.

Votre section centrale a pensé qu'il valait cent fois mieux conserver de bonnes

routes avec barrières que de ne pas avoir de route du tout, et, mue par ces motifs, elle a pensé qu'il est préférable de laisser les communes et les provinces libres de décider si elles conserveront ou non des barrières sur leurs routes.

Sans se livrer à l'examen de chacune des questions spéciales ou accessoires qui ont été soulevées dans les sections, et dont les unes trouvent leur solution dans l'*Exposé même des motifs*, et les autres ont un caractère d'inopportunité qu'il est inutile de faire ressortir, la section centrale a cru, néanmoins, devoir porter son attention sur les routes concédées.

En vain a-t-on soutenu qu'il y a des motifs aussi puissants pour abolir les barrières sur certaines de ces routes que sur celles de l'État.

Les populations qui s'en servent ne peuvent être retenues dans une situation relativement désavantageuse, par la circonstance qu'il s'est trouvé parmi elles des hommes intelligents qui, pour les faire jouir plus tôt de la construction d'une route, se sont chargés de ce travail moyennant l'abandon temporaire du droit de percevoir les barrières.

Ces considérations ne seraient pas assez puissantes pour étendre, on ne sait dans quelles proportions, la réduction des ressources qui va peser sur le Trésor. Le projet, en effet, a pour but unique d'abolir un impôt perçu par l'État. Cette question du rachat de certaines routes concédées appartient, du reste, exclusivement au domaine de l'administration. A elle seule, en effet, il est possible de décider en connaissance de cause si telle route concédée peut faire retour à l'État, s'il y a lieu de la racheter et à quelles conditions, etc., etc.

La proposition de la 5<sup>e</sup> section, soutenue par un membre de la section centrale, a été écartée par quatre voix contre une.

La même 5<sup>e</sup> section avait également demandé s'il n'y aurait pas lieu de rendre applicable aux routes de l'état et des provinces, le principe contenu dans l'art. 23 de la loi de 1841 sur les chemins vicinaux.

La Chambre est en ce moment saisie d'un projet de loi apportant des modifications importantes à cet article.

Un membre fait observer que, dans la section centrale chargée d'examiner ce projet de loi, la même proposition a été longuement discutée et résolue négativement. On a signalé les différences qui existent dans la destination et la construction de ces routes qu'on ne peut assimiler aux chemins vicinaux. On a fait remarquer que le principe y deviendrait d'une application beaucoup plus difficile.

Mue par ces considérations, la section centrale se prononce contre l'extension proposée par 3 voix contre une.

Elle adopte, ensuite, à l'unanimité des membres présents, et sans modification, le projet du Gouvernement.

Deux pétitions, l'une en date du 12 janvier 1866, l'autre en date du 19 du même mois, ont été renvoyées à l'examen de la section centrale. Elle en propose le dépôt sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion, et le renvoi à M. le Ministre des Finances.

*Le Rapporteur,*

N ÉLIAS.

*Le Président,*

A. MOREAU.