

---

## Chambre des Représentans.

---

SÉANCE DU 28 MAI 1836.

---

*OBSERVATIONS de la chambre de commerce et des fabriques d'Anvers sur le projet de loi sur le transit, présenté à la chambre des représentans par M. le ministre de l'intérieur, le 4 août 1835.*

---

MESSIEURS,

Le projet pour ce qui concerne la quotité du droit est libéral et ne peut manquer d'opérer très favorablement sur notre commerce de transit ; mais les dispositions particulières qui les régissent, nous ont paru, pour la plupart, entachées de cette rigueur fiscale qui, sous le prétexte d'empêcher la fraude, ne sert, le plus souvent, qu'à paralyser l'effet des meilleures lois. Nous avons pensé que celle, actuellement soumise aux chambres, pour qu'elle ait sur le commerce de notre pays, cette influence salutaire qu'on est fondé d'en attendre doit être dégagée de toutes ces entraves inutiles ; elle doit surtout exclure le moins d'articles possible de la faveur du transit. Ces exclusions ne sauraient, pour la plupart, se justifier par l'intérêt, bien entendu, de notre propre industrie, et elles auraient toujours pour inconvénient de provoquer, de la part des pays qui en seraient frappés, des mesures de représailles très préjudiciables à notre commerce en général.

Nous allons passer à l'examen des articles :

### ART. 4.

Cet article exclut du transit les marchandises soumises aux droits d'accises, de même que celles manufacturées, déposées dans des entrepôts particuliers ou fictifs, nous pensons qu'il conviendrait de faire une exception en faveur des sucres déposés en entrepôt fictif dans le local de l'entrepôt libre ; mais alors aux mêmes conditions de l'entrepôt libre, c'est-à-dire sans le déchet accordé pour les entrepôts fictifs, car autrement nous manquerons toujours, comme par le passé, de sucres susceptibles d'être exportés, par la raison que les sucres ne jouissant pas dans les entrepôts publics et libres du déchet qui leur est accordé dans les entrepôts fictifs, ceux-ci seront toujours préférés pour ces sortes de dépôts.

### ART 5.

Cet article est très vague et peut donner lieu à différentes interprétations. Il semblerait en effet que les marchandises déposées en entrepôt et qui, avant le déchargement du navire, n'auraient pas été formellement déclarées pour le transit, seraient exclues de cette faveur. Cependant en combinant le der-

nier paragraphe de cet article avec le second mode de transit déterminé par l'art. 1<sup>er</sup>, on reconnaît que telle n'a pas été l'intention du gouvernement. Mais afin de donner un sens plus clair à cet article, nous proposerions la rédaction suivante :

« Ne sont admises en transit que les marchandises qui auront été déclarées formellement à cette destination ou sur entrepôt. »

Le reste comme au projet de loi.

#### Art. 10.

Le deuxième paragraphe de cet article dit que le gouvernement pourra dispenser d'autres marchandises du plombage lorsque cette formalité ne sera pas jugée nécessaire, d'où il suit que chaque fois que le négociant croira avoir droit à cette exemption d'après la nature des marchandises, il devra s'adresser au gouvernement; car l'intérêt particulier des employés étant de plomber, il n'obtiendra de ceux-ci que ce qu'il sera légalement fondé à exiger. Il serait donc nécessaire de spécifier les marchandises qui seront exemptes du plombage; et, en attendant qu'il y soit pourvu, on pourrait ajouter à la suite de l'art. 10 que les dispositions particulières qui régissent la matière seraient provisoirement maintenues.

#### ART. 12.

La rigueur établie par cet article à l'égard des *tissus* équivaut à une prohibition: mieux eût valu la déclarer franchement que de la déguiser de la sorte. Quand on considère avec quel soin et avec quel luxe d'apprêt on emballe aujourd'hui presque tous les articles manufacturés, comment a-t-on pu s'imaginer que le négociant ou fabricant étranger voudrait faire usage d'une voie de transit, qui exposerait les marchandises à une dépréciation certaine et considérable par le *déballage et mesurage intégral*?

Car il est à remarquer que cette vérification n'est pas seulement facultative mais qu'elle est obligatoire. Or, le négociant étranger préférera payer quelques frais de plus en passant par un autre pays que de venir se soumettre chez nous à un régime de transit aussi intolérable. Si donc on veut sincèrement attirer le transit des manufactures par notre pays, il est indispensable que les mots *elle sera toujours appliquée aux tissus*, disparaissent de l'art. 12.

Avec cette coupure, cet article n'ouvrira encore que trop la porte à l'arbitraire de l'administration.

#### ART. 13.

Plus d'une fois notre chambre a réclamé contre les dommages et retards qu'éprouvait le commerce des sucres par suite des vérifications partielles qui se faisaient aux bureaux frontières, et il a été constaté que ces retards étaient quelquefois de trois jours. Que serait-ce maintenant si ces vérifications, comme le veut l'art. 13, devaient se faire *intégralement*! On peut, à bon droit, s'attendre que la nouvelle loi sur le transit fera passer par notre pays une bien plus grande quantité de ces marchandises de la troisième catégorie, surtout après l'achèvement de la route en fer. Comment alors admettre la possibilité de ces vérifications intégrales, sans porter un préjudice notable au commerce, tant pour les retards et les frais qu'elles occasionnent, que sur la détérioration de marchandises? Pour ces motifs nous voudrions que ces vérifications intégrales ne fussent que facultative à l'administration, mais non-obligatoire.

Le dernier paragraphe de cet article, pour ce qui concerne le mélange du

sucres, est d'une rigueur inouïe. Il est tels sucres communs qui, après être dissous dans l'eau, laissent un dépôt de saleté plus ou moins grand; et il suffira dans ce cas de l'ignorance ou d'un faux zèle d'un employé visiteur pour transformer ce dépôt naturel à ces espèces de sucres, en une falsification coupable d'au-delà d'une tolérance de 5 p. c. pour mettre l'honnête négociant sous le coup d'une amende égale au décuple du droit d'accise, outre la confiscation du sucre et des moyens de transport! Pénalité qui peut être évaluée au-delà de onze fois la valeur de la marchandise. Les tribunaux sont là, il est vrai, pour faire rendre justice; mais le dommage causé par ces démarches préventives peut être irréparable, et on ne doit pas laisser dans les mains de l'administration des armes aussi dangereuses. Une contestation de la même nature a occasionnée naguère un procès entre un de nos négociants et l'administration des accises, procès dans lequel cette administration a succombé, mais qui a coûté en frais au négociant 8,500 francs et a duré quatre ans, pendant quel terme le propriétaire des sucres a été privé d'un capital de 56,000 francs, et une caution de 85,000 francs engagée. Que cette leçon de l'expérience serve d'exemple, pour que l'on prévienne l'arbitraire et le danger de pareilles dispositions. Nous voudrions modifier cet article en ce sens :

1° Qu'une falsification ou mélange de 5 p. c. ou au-dessous ne donnerait lieu à aucune peine;

2° Au-delà de 5 p. c. jusqu'à 10 p. c. donnerait lieu au double droit d'accises sur toute la quantité falsifiée;

3° Au-delà de 10 p. c. les peines prononcées au projet.

#### Art. 14.

Le plombage des caisses de candi est actuellement de 10 centimes par caisse de 25 kilog., de 20 centimes pour celles d'au-delà de 25 kilog. Cette disposition particulière devrait être maintenue dans la nouvelle loi.

#### Art. 15.

Ne serait-il pas dangereux de laisser au Roi ou au gouvernement la faculté que lui confère cet article? N'aurait-on pas à craindre qu'un ministre rétrograde ou cédant aux obsessions de tel ou tel industriel, ne vienne encore ajouter à la liste déjà trop nombreuse des objets prohibés? Nous ne voyons pas l'urgence de pareilles mesures dans l'intervalle d'une session à une autre; et pour ce qui est de l'intérêt de l'état, nous ne comprenons pas ce qu'il peut avoir de commun avec un transit de marchandises, car pour les armes et munitions de guerre, les précautions prises dans le projet nous paraissent suffisantes. Nous serions donc d'avis de supprimer tout-à-fait cet article.

#### Art. 16.

Les dispositions de cet article qui empêchent de rompre charge en route ne sauraient subsister sans causer un grand préjudice à notre commerce de transit. Car la plupart de nos transports vers la frontière de Prusse se font par eau jusqu'à Louvain et de là par voitures. D'autres se remettent à Liège. Si ces transports ne pouvaient se faire que directement par le même voiturier, il s'en suivrait que fort souvent nous manquerions de voituriers convenables : de longs retards et des frais, et surtout une augmentation dans le prix de la voiture; et cette disposition aurait encore pour effet de créer un privilège en faveur d'une seule classe de voituriers. Nous proposerions donc qu'on supprime le mot *dé-*

*charger.* Au moyen de cette suppression cet article coïnciderait mieux avec l'article 8 qui semble permettre de rompre charge en cours de transit.

## ART. 21.

Nous croyons devoir répéter ici les mêmes observations que nous avons faites aux articles 12 et 13, pour ce qui concerne les vérifications à la sortie.

Dans le 2<sup>e</sup> § il conviendrait d'ajouter après les mots : *les acquits à caution ainsi déchargés, seront ensuite renvoyés*, celui de *immédiatement*, et de prescrire qu'un récépissé de l'acquit sera remis au voiturier ou à son représentant : car les receveurs des bureaux frontières négligent très souvent le renvoi immédiat de ces documens ; empêchent par là les expéditeurs de se faire décharger de leur cautionnement, et les exposent même à des poursuites de la part du receveur du bureau de la délivrance pour la non-réproduction de l'acquit dans le délai prescrit.

## ART. 25.

Nous serions d'avis de supprimer de cet article les mots : *tout déchargement de marchandises déclarés en transit ou changement de moyens de transport opéré à l'insu de l'administration ou hors de la présence de ses préposés*, par les motifs développés dans nos observations à l'art. 16. Le reste de ce premier paragraphe, quoique prêtant plus ou moins à l'arbitraire des employés, peut être conservé, parce qu'il est bon d'intimider ceux qui auraient envie de frauder ; mais le second paragraphe nous a paru un chef-d'œuvre de fiscalité. Comment en effet concevoir que lorsqu'il sera reconnu par l'administration que les bris des plombs ou des cordes est l'effet d'un accident, et que d'ailleurs cet accident ne décelât aucun indice de fraude, on prendra néanmoins la faculté du transit avec amende de cinquante francs par colis, outre le paiement du simple droit d'importation et d'accise ?

Il est de principe en équité que là où il n'y a pas de faute il ne peut y avoir de pénalité, et, si une disposition aussi contraire à cette sage doctrine pouvait être sanctionnée par la législature, elle compromettrait à elle seule toute la loi. On conçoit aisément combien il est facile, pour des transports sur voitures surtout, que les plombs ou cordes se trouvent altérés pendant le trajet, soit par le frottement, soit aux déchargemens et rechargemens en route. On concevra même plus difficilement la possibilité d'éviter ces petits accidens partiels. Eh bien ! alors, et quoiqu'il soit reconnu à toute évidence qu'il n'y a eu aucune intention de fraude, on n'en sera pas moins passible des pénalités prononcées par le susdit article. Quel serait le négociant ou commissionnaire qui, en présence d'une telle loi, voudût se charger de la commission de marchandises destinées au transit ? Assurément il ne s'en trouverait pas d'assez mal avisé pour se soumettre bénévolement à un pareil risque pour une simple commission de passage. Car il faut remarquer que pour une contravention de cette nature, ces négocians ou commissionnaires seraient privés de tout recours, soit contre le voiturier ou leur commettant. Nous sommes donc d'avis que dans le cas du 2<sup>e</sup> paragraphe de l'art. 25 précité, il ne peut être admis aucune pénalité. Cela est d'ailleurs conforme à l'art. 155 de la loi générale, chap. 15.

## ART. 26.

Nous croyons devoir rappeler encore l'observation faite à l'art. 12 ; l'exécu-

tion des formalités qui y sont prescrites devant nécessairement anéantir le transit de ces marchandises.

#### ART. 36.

Cet article détermine les exceptions à la loi générale du transit, et parmi les marchandises soumises à un droit spécial (Etat D) nous y voyons figurer :

1<sup>o</sup> Les draps taxés au droit de fr. 10. « les 100 kilog.

2<sup>o</sup> Les livres « « « 20. « « 100 «

Nous nous sommes demandés sur quels motifs plausibles pouvaient reposer ces exceptions et n'en avons trouvé aucun. Au contraire, nous nous sommes convaincus qu'elles ne pourraient que provoquer de la part de nos voisins et notamment de la Prusse, dont toute la police commerciale repose sur le système d'une parfaite réciprocité, des mesures de représailles qui tourneraient toutes au préjudice de notre commerce et de nos fabriques nationales. Il n'y a qu'une quantité modérée de draps qui passe de la Prusse par notre pays pour les colonies, mais toujours en passe-t-il, et le fabricant prussien criera bien haut contre ce droit. D'ailleurs ce transit doit porter peu d'ombrage à notre industrie, ce sont les fabriques d'Aix-la-Chapelle, Eupen, Stolberg, etc., qui expédient principalement, et ces fabriques n'offrent à la concurrence que les draps légers ou demi-draps, draps de zéphir et du sérail, casimirs fins, etc., qu'on travaille le moins en Belgique. D'un autre côté Verviers, Liège, etc., expédient, par la Prusse, en Hollande et ailleurs des draps, clous, quincailleries et autres objets.

Les laines allemandes, dont nos fabriques ont impérieusement besoin, passent toutes par la Prusse à cause de la grande économie dans le transport que cette voie présente sur les ports du Nord. S'imaginer-t-on que la Prusse nous laisse paisiblement en possession de son territoire, quand nous lui fermons en quelque sorte les nôtres ? Et n'a-t-on pas tout à craindre au contraire que cette puissance qui, déjà en 1834, a considérablement abaissé son tarif en notre faveur, ne rétablisse, à notre exemple, ses anciens droits excessifs ? Avant 1834, les draps payaient un droit de transit de 2 thalers par quintal ou fr. 14 - 60 par 100 kilog. Les laines et les cuirs tannés payaient 1 thaler ou fr. 7 - 30 les 100 kilog. Depuis lors le droit sur tous ces articles est réduit à 10 silbergros ou fr. 2 - 43 par 100 kilog.

Un droit exceptionnel sur les draps nous paraît donc très-impolitique et attirerait inévitablement des mesures de représailles très onéreuses pour notre industrie.

Pour les livres, les conséquences nous semblent moins importantes ; cependant nous ne voyons pas l'utilité de les frapper d'un droit aussi élevé. S'il est vrai que la librairie coûte moins cher en Belgique que dans les autres pays, qu'avons nous à craindre du transit ? En France et en Prusse cet objet est soumis au droit général de transit, et la Hollande, depuis l'acte de navigation de Mayence, admet également ces marchandises au transit moyennant un droit très modique ; il s'ensuit donc que l'établissement chez nous de droits exceptionnels serait créer une prime d'encouragement en faveur de notre rivale.

Les livres ainsi que les draps nous semblent par conséquent devoir être rangés sous la loi générale du transit.

#### ÉTAT B. *Des marchandises prohibées au transit.*

D'après l'exposé des motifs du projet de loi on signale les lumps d'Angle-

terre, comme devant fournir un aliment important à notre transit, et dans la loi on les prohibe.

Jusqu'à présent le transit des sucres raffinés est permis, mais il n'en transite pas, nos raffineurs pouvant provisoirement livrer à meilleur marché; mais cela peut changer, l'Angleterre et la France peuvent modifier leur loi d'exportation, pourquoi alors nous priver d'une branche importante de transit pour en enrichir nos voisins? Craint-on la fraude, mais a-t-elle eu lieu jusqu'aujourd'hui que le transit n'a pas été défendu, que dirait-on si à notre exemple la Hollande, la Prusse ou les villes anséatiques défendissent le transit des sucres raffinés de notre pays? Nous verrions immédiatement cesser nos rapports avec une partie du Hanovre, du Brunswick, du nord de la Prusse, des pays non encore entrés dans la confédération des douanes prussiennes et de la Suisse. On aura beau faire; par des mesures exceptionnelles on ne retirera jamais de la part des autres pays que des mesures analogues contre nous, au grand préjudice de notre propre industrie qu'on aura voulu favoriser par ces mesures. Nous ne voyons donc aucune raison d'excepter les sucres raffinés de la loi commune du transit et encore moins de les prohiber. Il en est de même pour les boissons distillées et vinaigre dont le transit est permis par le tarif actuel, et rien ne nous paraît légitimer la proscription dont les frappe le nouveau projet de loi.