

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 10 JUILLET 1849.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi sur le Transit.

(Voir les N° 47, 279 et 298 de la Chambre des Représentants , et le N° 144
du Sénat.)

MESSIEURS,

Antérieurement à la création de notre grand réseau de chemins de fer, le transit était soumis, en Belgique, à des droits élevés et à des formalités très-sévères.

Les pays qui nous environnent n'avaient pas alors le même intérêt à emprunter notre territoire, pour l'approvisionnement de leurs marchés, ou pour l'exportation de leurs produits.

Les transports par les voies ordinaires exigeaient une surveillance, des garanties sévères, dont les transports rapides confiés à une entreprise exploitée par le Gouvernement lui-même, nous permettent de nous affranchir.

Déjà la loi du 18 juin 1836 avait établi un droit de transit modique et uniforme; elle contenait quelques-unes des améliorations qu'il a été possible d'étendre depuis lors, en vertu de la loi du 18 juin 1842, qui permit au Gouvernement de modifier le régime de transit.

Cette loi fut prorogée d'année en année, jusqu'au 31 décembre 1848; elle donna naissance à un grand nombre d'arrêtés royaux dont le texte se trouve annexé à l'exposé des motifs du projet de loi.

Une nouvelle prorogation d'une année avait été proposée par le Gouvernement au début de la session, mais la Chambre des Représentants, désireuse de voir consacrer enfin, d'une manière définitive, les nouvelles dispositions introduites dans le régime du transit, a limité le terme de cette nouvelle prorogation au 30 juin dernier.

Le projet de loi sur lequel votre Commission de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie m'a chargé de vous présenter le rapport, avait été soumis à la Chambre des Représentants, dans la séance du 28 novembre 1848, mais ce n'est que le 31 mai dernier que la Section Centrale a déposé son rapport, et le vote définitif de la loi n'a eu lieu que le 20 du mois suivant.

Le principe de la loi n'a pas été contesté. En effet, voilà près de trois ans que l'ouverture du chemin de fer du Nord, en France, est venu compléter le grand système de communications dont la Belgique peut se glorifier d'avoir posé le premier jalon. L'expérience que la loi de 1842 avait pour but d'auto-

riser peut donc être considérée comme acquise et rien ne s'oppose plus à ce que nous introduisions, dans notre régime de transit, cette stabilité qu'il serait si désirable de voir étendre à tout notre système fiscal, en matière de commerce et d'industrie.

Quant aux dispositions de détail, la plupart des articles n'ayant donné lieu à aucune observation, votre Commission a cru pouvoir se borner à appeler votre attention sur les modifications au projet primitif, amenées par la discussion.

L'art. 6 du Projet primitif admettait au transit en exemption de droits, par le chemin de fer de l'État, les marchandises de toute espèce, excepté celles dont parle le n° 1 de l'art. 9, les ardoises et les charbons de terre. Le gros bétail se trouvait donc compris dans l'exemption.

Une pétition de la Chambre de commerce d'Ypres avait demandé qu'à défaut d'une prohibition absolue il fut établi un droit de transit de 8 francs par cent kilogrammes.

Un honorable député du même arrondissement avait proposé 12 francs par tête de taureaux, bœufs ou vaches ; 6 francs par tête de taurillons, bouvillons ou genisses ; mais il s'est rallié ensuite aux chiffres de 8 francs pour la première catégorie et de 4 francs pour la seconde, proposés par un honorable député de la Flandre orientale.

Ces diverses propositions, dont les auteurs se fondaient sur les conditions défavorables dans lesquelles les éleveurs des Flandres se trouvent placés, comparativement à ceux des pays nord, et sur la nécessité d'accorder une protection à l'agriculture, ont été vivement combattues par le rapport de la Section centrale et par M. le Ministre des Finances, qui ont contesté tout à la fois l'utilité et l'efficacité de la protection réclamée.

Néanmoins la suppression de l'exemption, qui se rattache à l'art. 6 du Projet de loi, fut adoptée au vote définitif par 51 voix contre 30, et les chiffres de 8 francs et de 4 francs qui sont placés en tête de l'art. 8, furent votés par 51 voix contre 28.

Votre Commission, quoique son opinion ne soit pas unanime, quant à l'utilité et à l'efficacité de l'amendement introduit au Projet de loi primitif, n'a pas trouvé cependant qu'il y eut lieu de proposer une nouvelle modification.

L'art. 10 est relatif aux formalités de douane exigées pour le transit direct par le chemin de fer de l'État.

La Section centrale avait trouvé que la caution exigée par le Gouvernement, aux termes du § 4 de cet article, était une garantie surabondante, la marchandise restant constamment sous la surveillance des agents du fisc. Elle avait proposé en conséquence la suppression des mots : *et à la caution*. Cette suppression, combattue par M. le Ministre des Finances, n'a pas été adoptée.

Les modifications apportées aux art. 19, 27 et 31 sont de peu d'importance et n'ont donné lieu à aucune discussion sérieuse.

D'après l'art. 34 du projet primitif, le Gouvernement était tenu de soumettre à l'approbation des Chambres, les modifications qu'il était autorisé à introduire à la loi, dans l'intervalle des sessions. D'après le projet actuel, le gouvernement n'est plus tenu qu'à communiquer aux Chambres les dispositions à prendre en vertu dudit article. C'est afin de n'avoir pas besoin de provoquer un vote, lors même que les dispositions prises ne seraient pas criti-

(3)

quées, que M. le Ministre des Finances a proposé ce changement de rédaction, adopté sans contestation.

Le Projet de Loi, tel qu'il nous est soumis, a été adopté dans son ensemble par la Chambre des Représentants, à la majorité de 77 voix contre 2. C'est à l'unanimité que votre Commission de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

DINDAL, Président.

Ed. COGELS, Rapporteur.