

	EXPLOSIFS de TOUTE ESPÈCE	EXPLOSIFS de SÛRETÉ	Pourcentage
Mines à grisou 1 <sup>re</sup> catégorie . . .	628	139	22
— 2 <sup>e</sup> — } A	1,875	436	23
— 3 <sup>e</sup> — } B	15,584	9,019	58
— 3 <sup>e</sup> — . . .	13,159	7,469	57
Totaux . . . . .	31,246	17,063	55

Ces résultats sont très satisfaisants ; ils dénotent un progrès très accentué dans la recherche de la sécurité du minage par l'emploi des explosifs les moins dangereux.

La proportion d'explosifs de sûreté dans la consommation totale eut encore été plus favorable si je n'avais dû considérer comme simples explosifs brisants les explosifs réputés de sûreté à l'époque où on en faisait usage et déclassés depuis.

L'emploi des explosifs de sûreté figurant dans la liste annexée à l'instruction ministérielle du 27 février 1906, donne toute satisfaction aux exploitants de mon ressort qui se félicitent d'avoir été mis à même de faire un choix raisonné.

Ainsi que je l'ai déjà exposé, j'estime qu'on est arrivé, dans mon arrondissement, à réduire à peu près au strict nécessaire la consommation des explosifs. J'ai indiqué les causes de l'augmentation de la consommation ; à ces causes, parmi lesquelles j'ai signalé la moindre puissance de certains explosifs d'une grande sûreté, j'ajouterai le souci d'augmenter la section des galeries afin de renforcer la ventilation et, par suite, les conditions de sécurité du minage, tout en améliorant les services du roulage et du remblayage qui ont eux-mêmes une influence notable sur la sécurité générale.

## NOTES DIVERSES

ROYAUME UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE

### Abolition de la Taxe

SUR

### L'EXPORTATION DES CHARBONS, ETC.

PAR

M. ED. LOZÉ

Déjà nous avons dit quelques mots des taxes ayant existé sur le charbon, dans le Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande (1).

Anciennement, le charbon est soumis, en Grande-Bretagne, à deux taxes : l'une est un *droit prohibitif sur l'exportation*, et l'autre un *droit sur le charbon faisant l'objet des transports côtiers*. Aucun droit n'a jamais été imposé sur les transports par terre.

Pitt, au début de sa grande carrière financière, tenta bien d'établir une taxe générale sur le charbon (1784). L'esprit public, malgré les nécessités impérieuses du Trésor, s'y montra tellement hostile et la variété des exceptions et des règlements, nécessaires pour en atténuer les effets nuisibles, eut été si grande, que Pitt est obligé d'abandonner cette source de recettes.

Le taux de la taxe à l'exportation s'élève, en 1821, à 7 *shillings* 6 *pences* et, en 1823, à 7 *shillings* par *ton* (1,017 kilog.), pour le charbon sur navire anglais. Réduite d'abord à 5 *shillings* 9 *pences*, puis à 3 *shillings* 4 *pences*, pour le charbon transporté sur navire anglais et par navire étranger d'une nation ayant, avec le Royaume, un traité de réciprocité, la taxe subsistante ne tarda pas à être abolie (1834).

Sir Robert Peel entendit faire de la liberté du commerce international un principe de la politique et des finances de son pays. A l'égard des exportations, dit-il, il n'y aura pas de droit imposable, je ne veux faire aucune exception à ce principe. Cependant, en 1842, la situation du Trésor, la nécessité de trouver des ressources et, peut-

(1) Voir *Les Charbons britanniques et leur épuisement*, t. I, pp. 45 et suiv.

être aussi, la pensée de paralyser les industries étrangères, tributaires des houillères britanniques, décident Peel à établir un droit, fixé à 2 *shillings* par ton de charbon exporté du Royaume. Trois ans plus tard, il est forcé d'abolir cette taxe. Quant au droit sur les charbons transportés par navires étrangers, des nations n'ayant pas de traités de réciprocité avec le Royaume, il est également aboli en 1850.

Lors de la discussion du traité de commerce avec la France, Lord Overstone exprima cette pensée que la houille peut être une source avantageuse et légitime de revenus. Jevons, en 1866, admet aussi le principe de l'imposition d'un droit sur les exportations du charbon britannique, mais il ne dissimule pas l'influence mauvaise qu'il peut exercer sur la navigation et le commerce. De plus, il estime que ce droit sera réellement supporté par les sujets britanniques, exactement comme la plupart des autres taxes du Royaume. Cet avis est aussi celui de Lord Kames, de Sir J. Sinclair et d'Adam Smith. A la vérité, un droit sur le charbon entraîne, logiquement, l'imposition de droits à l'exportation d'autres nombreux produits, dérivés du charbon ou exigeant, pour leur fabrication, de grandes quantités de charbon, tels le fer, l'acier, etc.; par suite, il tend vers le retour aux anciens tarifs. C'est la négation du principe de la liberté du commerce international, pivot de la politique économique et financière du Royaume, et le meilleur gage de sa prospérité.

Si, avait dit Robert Bald, les ennemis mortels de la Grande-Bretagne siégeaient en conseil, pour délibérer dans le but d'atteindre la vitalité nationale, le projet d'imposer une taxe sur le charbon serait le meilleur plan qu'ils puissent jamais imaginer.

Georges Stephenson avait dit aussi, en faisant allusion au symbole de la prospérité britannique : le Lord Chancelier siège encore sur un sac de laine, mais la laine a cessé, depuis longtemps, d'être l'emblème de la puissance industrielle, commerciale et maritime de l'Angleterre. Le fer et la houille l'ont remplacée et sont devenus les deux principaux éléments de sa prospérité.

Il semblait donc, et nous l'avons écrit en 1900 (1), qu'une entrave, même minime, à la libre circulation du charbon, était définitivement jugée dans le Royaume Uni.

Cependant, les dépenses de la guerre dans le Sud de l'Afrique ayant surchargé le Trésor, le Chancelier de l'Echiquier, désireux de suivre la sage politique financière de ses prédécesseurs, consistant à

(1) Voir l'ouvrage précité.

grever le moins possible l'avenir, rechercha, dès 1900, de nouveaux impôts et soumit à la Chambre des Communes, sous forme de disposition du *Finance Bill* de 1901 (budget 1901-02), un projet comportant, notamment, un droit de sortie de 1 *shilling* (fr. 1-25) par ton (1,017 kilog.) de charbon exporté du Royaume.

Sir M. Hicks-Beach considère que la *Coal Tax* sera supportée par le consommateur étranger qui contribuera ainsi aux dépenses occasionnées par la guerre et déchargera d'autant le Trésor. Cet argument, très séduisant en apparence, est, dès lors, contesté par les nombreux adversaires de la taxe et, de fait, les événements prouvent combien il est peu fondé.

La houille, dit-il encore, ne peut être assimilée aux productions annuelles du sol : elle ne se reproduit pas. Tout prélèvement, opéré sur les ressources existantes, est un prélèvement sur une part du capital et non du revenu national, et il est naturel d'imposer, à l'étranger qui le consomme, une redevance au profit du Trésor. Elle est, de plus, un produit bien précieux, puisqu'elle est indispensable à la prospérité du Royaume.

La taxe, il est vrai, déjà appliquée par Peel, a été retirée par lui-même, mais alors les exportations n'atteignaient qu'un million et demi de tonnes et la ressource, à en provenir pour le Trésor, pouvait être considérée comme insuffisante ; sa faible importance ne justifiait pas une dérogation au principe du libre échange. Il en est autrement en 1900, avec une exportation atteignant 45 millions de tonnes. Gladstone, lui-même, n'avait-il pas approuvé un droit de cette nature ? Le pays entier ne pouvait être frustré de cette richesse nationale, exportée à l'étranger, et il était naturel qu'il en profitât doublement, et par des opérations commerciales et sous forme de recettes en faveur du Trésor.

M. M. Hicks-Beach ne pense pas que cette mesure puisse affaiblir le commerce, ni exercer une influence préjudiciable sur la navigation. L'Angleterre, selon lui, tient le marché. De ce chef, ses prévisions ne semblent pas s'être réalisées.

D'ailleurs, ajoute-t-il encore, les charbons britanniques supportent, en certains pays, comme en France, un droit d'entrée ; ce droit n'empêche pas le consommateur français de demander ces charbons, principalement certaines sortes, que le Chancelier de l'Echiquier considère, — et en ceci il se plaçait, semble-t-il, sur un terrain peu solide, — comme indispensables à la consommation étrangère. Un droit de 1 *shilling* par tonne ne devait, à son avis, exercer aucune

influence. Il en a été tout autrement et le droit de 1 *shilling*, pour si faible qu'il fût, enleva au Royaume une partie de sa puissance de concurrence. Dans le commerce international d'autres producteurs surent en profiter.

Sans croire à l'épuisement prochain des ressources houillères du Royaume, le Chancelier ne se dissimule pas que certaines parties des gisements, exploités à bon marché, sont proches de l'épuisement et l'augmentation du prix de la houille, en Grande-Bretagne, constitue un véritable danger pour la prospérité nationale. A supposer que la mesure fut nuisible à certains charbonnages, l'arrêt dans la progression des exportations devait donc être, selon lui, un avantage pour la nation.

Les navires du Royaume, se ravitaillant dans les parages lointains, supporteront, il est vrai, la charge de la taxe, mais elle est relativement bien minime.

Nous ne reviendrons pas sur tout ce qui a été dit alors, en réponse, à la Chambre des Communes et ailleurs, contre la taxe. En réalité, une taxe sur le charbon fatigue les ressorts de l'énergie britannique et met en question une des principales causes de la prospérité du Royaume. Les principes restent certainement en faveur des adversaires de la taxe; mais, en 1900, les charges du Trésor et la grande prospérité de l'industrie houillère et de la navigation décidèrent du sort du projet.

Après une vive agitation dans le pays, une discussion acharnée et de nombreux amendements, tendant notamment à restreindre le droit à certaines espèces de charbons, à protéger et à défendre le travail national, les colonies, les dépôts d'outre mer, la navigation, etc..., le *Finance Act* de 1901 (art. 3) frappe tous les charbons exportés de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, sauf les charbons de soute, d'un droit fixé à 1 *shilling* par *ton* (1,017 kilog.), à compter du 19 avril 1901; remise du droit est accordée à tous les charbons d'une valeur n'excédant pas 6 *shillings* par *ton franco bord*, ainsi qu'aux combustibles fabriqués à l'aide de substances d'une valeur qui n'est pas plus élevée.

Des remises du droit peuvent être accordées sur des charbons expédiés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1902, en exécution de contrats passés avant le 19 avril 1901.

Le tout sous certaines exceptions, dispositions et modifications aux *Customs Acts*.

Après le vote du *Finance Act*, les adversaires du droit ne désar-

mèrent pas. Ils menèrent la campagne avec une extrême énergie et trouvèrent le Ministère libéral disposé à entrer dans leurs vues.

Il serait superflu de revenir sur les nombreux et excellents arguments invoqués en faveur de l'abolition du droit. Nous les avons résumés en un article de l'*Economiste français*, du 22 juillet 1905 (pp. 128 et suiv.). Dès lors, il est permis de considérer comme probable l'abolition d'un droit que personne ne défend plus.

Son application prend fin le 1<sup>er</sup> novembre 1906.

Un rapport officiel, établi par ordre de la Chambre des Communes, à la date du 15 novembre 1906, fait ressortir, par exercice budgétaire : 1<sup>o</sup> le montant des charbons, etc., exportés du Royaume Uni, depuis la date de la mise en vigueur du droit, jusqu'à celle de son expiration; 2<sup>o</sup> le montant des charbons, etc., exportés, soumis au droit et 3<sup>o</sup> le montant des droits perçus. Ces chiffres sont ci-après reproduits :

EXERCICES	Charbon, etc. exportés. <i>Tons</i> (1)	Charbon de soute. <i>Tons</i>	Passible du droit. <i>Tons</i>	Montant du droit. £
1901-1902 (partiel) (2)	41,199,954	13,966,882	26,303,463	1,311,706
1902-1903 . . . .	45,943,614	15,593,008	39,927,450	1,991,767
1903-1904 . . . .	46,966,268	16,911,467	41,137,708	2,051,653
1904-1905 . . . .	48,703,044	17,385,471	41,166,795	2,052,774
1905-1906 . . . .	50,983,682	17,794,912	43,794,765	2,183,973
1906-1907 (partiel) (3)	35,097,617	11,021,595	(4) 30,736,669	(4) 1,533,200
Totaux . . . .	268,894,179	92,683,335	(4) 223,066,850	(4) 11,125,073

(1) *Ton* = 1,017 kilogrammes.

(2) Du 19 avril 1901, pour les charbons, etc..., exportés; du 19 avril 1901, pour le charbon passible du droit et pour le montant du droit et du 1<sup>er</sup> avril 1901, pour le charbon de soute.

(3) Du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre 1906.

(4) Chiffres sujets à révision.