

09 mars 1935

L'automobile et les droits de douane

Un arrêté du Haut-Commissaire vient de réduire les droits de douane « applicables aux voitures automobiles de tourisme en ordre complet de marche ». Cette diminution est de l'ordre d'environ vingt pour cent. Elle fait partie des mesures prises pour essayer d'apporter quelques atténuations à la crise économique dont nous souffrons. L'intention en est honorable, mais nous sommes bien obligés de dire encore une fois que cet arrêté ne représente qu'un effort isolé accidentel et imparfait.

La question des automobiles est une de celles qui affectent le plus profondément le marché commercial et la vie économique du pays.

Dans un pays où n'existent pratiquement pas d'autres moyens de transport, et où de plus, la voiture est un élément essentiel du transit et du tourisme, c'est-à-dire de deux des principales bases de toute notre économie, plus que jamais s'imposait la nécessité d'une doctrine économique.

A l'origine, on avait prévu une incidence de quarante-cinq pour cent au maximum.

Quelle est la situation actuelle ? Par suite de la dévaluation du dollar et de la baisse des prix des voitures, une automobile paie actuellement près de cent pour cent de droits de douane.

Voilà pour les droits.

Restait la question des franchises.

Sur les 647 voitures importées dans les Etats sous Mandat en 1934, 455 ont été importées en franchise et 192 ont acquitté les droits de douane. Pour opérer les réformes nécessaires, il fallait réduire les droits à la parité avec la Palestine et supprimer les franchises.

La parité avec la Palestine seule permettait au transit de s'effectuer par Beyrouth, assurait un trafic normal au port qu'on est en train d'agrandir, en même temps qu'elle permettait d'envisager sérieusement l'abolition de la franchise puisqu'à partir du moment où les voitures payaient des droits raisonnables, elles restaient à la portée de ceux qui bénéficiaient de la franchise auparavant.

Cette mesure aurait également permis une augmentation intéressante du nombre des voitures privées, sans augmenter celles affectées aux transports publics, puisqu'une législation est toujours en vigueur qui prévoit le retrait de deux anciennes voitures pour l'immatriculation d'une nouvelle. Le fisc lui-même, enfin, n'y aurait pas perdu grand chose ; parce qu'on importerait plus de voitures et que les droits sur l'essence donnerait plus.

Le cas de l'automobile est typique : les transports automobiles emploient une grande masse de travailleurs libanais ; ce problème touche aux parties les plus actives de notre vie économique, et malgré cela, nous restons dans le domaine des excellentes intentions et des demi-mesures.

La baisse actuelle des droits de douane n'est qu'un palliatif puisqu'aucun des avantages qui ont été énumérés ne peut être atteint par elle. Nous continuerons donc à insister pour dire que

dans l'état actuel, c'est toute la législation douanière qui doit être reprise, qu'il faut y apporter un esprit nouveau, des doctrines neuves, fixer les droits de douane en tenant compte des besoins économiques et des possibilités du pays et surtout aboutir à cette parité douanière avec la Palestine qui est en fait une parité avec l'Iraq, la Transjordanie et même l'Egypte.