(1)

(N° 98.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 FÉVRIER 1852.

Traité de commerce et de navigation conclu, le 27 octobre 1851, entre la Belgique et le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande ⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

Depuis que la Belgique est devenue un État libre et indépendant, notre commerce maritime avait réclamé un traité de commerce et de navigation avec le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Quelques années avant les événements de 1830, le pavillon belge fut frappé en Angleterre, tant par les frais de port sur la coque du navire, que par les droits à l'importation des marchandises; cet état de choses a continué jusqu'à ce jour, malgré la déclaration faite par la Grande-Bretagne, dans son nouvel acte de navigation du 26 juin 1849, que la règle générale serait l'assimilation du pavillon étranger au pavillon anglais, sous la condition de réciprocité, et que l'exception serait la surtaxe. A cette époque et même après 1830. les navires anglais étaient traités en Belgique, pour les frais, tels que droits de tonnage, feu et pilotage, comme bâtiment belge et, quant à l'introduction des marchandises de provenance, tant directe qu'indirecte, comme nation la moins favorisée. Il en résulte donc que, depuis nombre d'années, l'Angleterre aurait dû admettre nos navires sur le même pied que sa propre marine, pour le payement des frais de port.

La Grande-Bretagne n'a-t-elle pas donné aux autres nations un temps moral pour faire des conventions, avant de les surtaxer? La marine marchande belge aurait été désireuse de se trouver dans cette même position.

La surtaxe sur les frais de port en Angleterre consiste, pour un navire de 200 tonneaux de jauge, en une somme de 200 à 350 francs; suivant le port de

(1) Projet de loi, n° 35.

(2) La section centrale, présidée par M. DE LEHAYE, était composée de MM. E. VANDENPEPERBOOM, CUMONT, DE HAERNE, A. DUMON, VAN ISEGHEM et BRUNEAU.

destination et pour les marchandises importées par nos navires, elle est de 20 p. % sur le montant des droits d'entrée; cette dernière augmentation était surtout nuisible aux navires belges qui importaient d'ailleurs des marchandises, car la plus grande partie des produits que nous exportons directement, sont des matières premières nécessaires à l'Angleterre et qui, chez elle, sont libres à l'entrée.

Cette situation rendrait désirable un traité de commerce et de navigation entre les deux pays, pour régulariser et améliorer la position de leurs intérêts réciproques.

Une surtaxe est chose onéreuse pour les parties et elle ne profite à personne; la souffrance de l'une n'est pas toujours une condition de vie pour l'autre. A différentes époques, des membres de la Législature se sont plaints de la manière dont les navires belges étaient traités en Angleterre et ont fortement engagé le Gouvernement à négocier un traité de commerce et de navigation. Nous devons croire que les ouvertures qui, depuis plusieurs années, ont dû être faites au gouvernement anglais pour la conclusion d'une semblable convention, n'avaient eu aucun résultat favorable.

En parcourant la liste des États qui, déjà en 1843, avaient des conventions maritimes et commerciales avec la Grande-Bretagne, on était étonné de ne pas y voir figurer la Belgique; à cette époque, les États-Unis, l'Autriche, le Danemark, la France, le Zollverein, la Grèce, le Hanovre, les villes anséatiques, le Mecklembourg, le Mexique, les Pays-Bas, la Suède et la Norvège, la Turquie, le Portugal, la Russie, la Sardaigne, les Deux-Siciles et quelques autres États avaient des traités de réciprocité, principalement pour l'intercourse. Avant le dernier changement de la législation anglaise, les deux pays avaient, par principe, pour la navigation dite *étrangère*, un système analogue, avec cette différence cependant que la protection était plus forte du côté de l'Angleterre; alors une convention aurait été chose beaucoup plus facile à négocier. Depuis, la position est devenue toute autre. Par suite du nouvel acte, plus d'une difficulté a dû être vaincue; une simple inspection des positions et des législations respectives des deux pays démontre les embarras que la Belgique a rencontrés; nous félicitons donc le Gouvernement d'avoir réussi à mener cette négociation difficile à bonne fin. Maintenant, avec le protocole additionnel, aucune critique ne peut être élevée contre le traité; bien qu'il accorde des faveurs à l'Angleterre, il n'est pas moins avantageux à la Belgique; le commerce, l'industrie et la navigation s'en sont montrés très-satisfaits. La section centrale soumet, à l'appui de cette opinion, une lettre de la chambre de commerce d'Anvers, adressée, sous la date du 13 janvier 1852, à M. le Ministre des Affaires Étrangères; voici comment notre métropole commerciale s'exprime :

« MONSIEUR LE MINISTRE,

» Le traité de commerce et de navigation conclu, le 27 octobre dernier, entre la
» Belgique et le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, a rencontré de
» la part de notre Chambre une vive et une unanime adhésion.

» Ce traité, nous en avons l'intime conviction, est essentiellement favorable
» aux intérêts belges et doit, dans ses résultats, contribuer puissamment à déve-
» lopper notre commerce maritime, notre navigation nationale et l'exportation des
» produits de notre industrie.

» Quelques courtes observations suffiront pour vous faire apprécier, Monsieur le Ministre, la haute importance que le commerce d'Anvers attache à ce que cette convention soit ratifiée.

» Depuis que la Grande-Bretagne a inauguré le système de liberté commerciale envers tous les États qui lui offriront la réciprocité, le commerce belge, à cause de nos droits différentiels, ne jouissant point des bienfaits de cette nouvelle législation, se trouvait, pour ses relations avec cette puissance et ses colonies, dans des conditions exceptionnellement défavorables. Les surtaxes qui frappaient ou menaçaient de frapper les marchandises importées sous pavillon belge, empêcheraient nos navires, d'une part, de prendre charge dans les pays transatlantiques en destination du marché britannique; d'autre part, d'exporter les produits d'Europe, même ceux de notre pays, dans les possessions anglaises d'outre-mer. Notre désavantage, comparativement aux pavillons assimilés, était si marquant que la ligne de navigation subsidiée vers Port Adélaïde et Sydney a dû jusqu'à présent être desservie par des navires étrangers, sauf un seul cas où les armateurs ont pris sur eux de garantir les chargeurs contre les surtaxes éventuelles qui auraient pu atteindre la marchandise au port de destination.

» Les mêmes difficultés se sont présentées pour nos relations avec le Canada. Trois ou quatre cargaisons de produits, tant belges qu'allemands, ont été, dans ces derniers temps, expédiées pour cette destination par navires anglais, le pavillon belge n'ayant pu y prendre part à cause du traitement défavorable auquel les marchandises auraient alors été exposées.

» Le traité fera cesser cet état de choses; en vertu de ses art. 8 et 12, les navires belges, quelle que soit leur provenance, sont admis non-seulement dans les ports du Royaume-Uni, mais aussi dans ceux de ses possessions d'outre-mer, à tous les avantages du pavillon national, tant pour les taxes prélevées sur les navires que pour les droits de douanes qui frappent la marchandise; en d'autres termes, le bénéfice de la nouvelle législation commerciale de l'Angleterre est rendu applicable, dans toute son étendue, au pavillon belge.

» Ces concessions ne profiteront pas seulement à la marine marchande de la Belgique, mais les diverses branches de l'industrie nationale en retireront aussi d'importants bienfaits, puisqu'à l'avenir ils jouiront, pour leurs exportations vers la Grande-Bretagne et ses colonies, du concours des armateurs belges qui, pour les colonies surtout, leur a fait entièrement défaut jusqu'à ce jour.

» Le traité nous est d'autant plus favorable que la Grande-Bretagne, au lieu d'exiger, comme on pouvait le craindre, une réciprocité parfaite pour son pavillon dans les ports de la Belgique, consent (art. 5) à réserver à notre cabotage une protection marquante à l'importation du sel, et au maintien de notre régime différentiel pour dix articles dont quelques-uns forment aujourd'hui le principal aliment de notre navigation au long cours. »

La chambre de commerce, après être entrée dans quelques détails sur le sens de l'art. 5 et sur la question du sel, termine ainsi :

« Tout en recommandant à votre sollicitude la position de nos raffineries de sel, nous ne pouvons cependant, dans l'intérêt général du pays, que former des vœux pour que le traité du 27 octobre soit promptement ratifié. Il serait superflu d'entrer dans des considérations plus détaillées pour démontrer les

» grands et nombreux avantages qui doivent en résulter pour notre pays. Nous
 » nous bornerons, en terminant cette lettre, à signaler un fait qui parle plus haut
 » que tous les raisonnements. L'exportation des produits de notre agriculture et
 » de notre industrie vers la Grande-Bretagne a pris, dans ces derniers temps, un
 » développement remarquable et tend à s'accroître encore d'année en année ; il
 » est donc de l'intérêt de la Belgique de lever les barrières qu'un régime différen-
 » tiel réciproque et mal entendu avait élevées entre les deux pays. Ce sera,
 » évidemment, donner une impulsion nouvelle au débouché de nos produits sur
 » cet immense marché.

» Agrérez, etc.

» La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers :

» *Le Secrétaire,*

» *Le Président,*

» *Signé, PAUL DIERCKXSENS.*

» *Signé, CH. AGIÉ.* »

Un traité est un acte international basé sur une égalité d'avantages ; pour y arriver on doit faire des concessions réciproques, en tenant compte toutefois des intérêts les plus importants.

Les traités de commerce réunissent ordinairement trois caractères : 1° l'abaissement des droits de douane proprement dits ; 2° l'assimilation des pavillons respectifs pour l'importation et l'exportation des marchandises ; 3° le traitement comme navire national pour tout ce qui concerne les droits de port qui pèsent sur la coque du navire. Hormis la concession faite sur le sel de source, dont il sera fait mention plus loin, le traité dont nous nous occupons réunit les deux derniers caractères et son but principal est l'intérêt maritime.

La Belgique, qui avait jugé convenable de ne rien changer à son système différentiel, pouvait-elle, en présence des réformes maritimes de l'Angleterre et de la suppression de quelques droits différentiels en Hollande, maintenir sa législation commerciale, sans la moindre modification ? Quand un navire entreprend un voyage il y a un port de destination comme un port de départ ; une nation peut bien dicter la loi chez elle, mais du moment que le navire doit aborder un port étranger, le Gouvernement de ce pays peut le traiter comme il l'entend ; reste la malheureuse mesure des représailles.

Depuis que l'Angleterre a introduit des changements dans sa législation maritime et que, pour les voyages à l'étranger, elle admet les navires des autres nations à titre de réciprocité, un grand nombre de pétitions d'armateurs anglais ont été adressées au Parlement pour réclamer l'exécution intégrale du *navigation act*, dont les art. 10, 11 et 12 donnent au Gouvernement le pouvoir de prendre des mesures de représailles. Dans la séance du 17 juin dernier, lord Stanley a appuyé une pétition des armateurs de Liverpool, et le comte de Hardwicke des pétitions de Londres, Sunderland et autres ports de mer ; tous ces armateurs se plaignaient (nous le croyons à tort) de la position faite à leurs navires dans quelques pays étrangers, et réclamaient à hauts cris des représailles, en cas de non réciprocité. Un débat eut lieu dans cette séance, auquel prit part le Gouvernement, qui prétendait que les plaintes des armateurs étaient exagérées ; que le bill contenait une garantie pour le commerce d'armement anglais ; que les art. 10, 11 et 12, déjà cités, avaient été introduits spécialement avec l'intention de les mettre

à exécution, si effectivement on parvenait à prouver d'une manière précise, la souffrance de la marine marchande britannique, résultant de la concurrence des navires étrangers, qui auraient maintenu chez eux des faveurs au détriment des navires anglais.

A la Chambre des Communes, semblables pétitions furent également présentées, principalement dans la séance du 24 juillet dernier; elles émanaient des armateurs de Liverpool, Glasgow, North et South-Shields, Hartlepool, Newcastle, Montrose, Corek et Belfast. Toutes ces pétitions furent appuyées par divers membres; dans cette même séance, lord John Russell prit la parole pour déclarer que le gouvernement anglais avait déjà traité avec les États-Unis, la Prusse, les Pays-Bas et les puissances du Nord; que des négociations étaient ouvertes avec d'autres pays d'une importance moindre sous le rapport de la marine marchande, et qu'on ne pouvait pas, sans avoir des motifs de défiance, retirer des mains du Gouvernement les négociations, prescrire le mode suivant lequel elles devaient être conduites, ce qui aurait pour résultat d'en interrompre le cours. Le ministre anglais ajoutait que c'était encore une question de savoir si tous les États devaient accorder la même réciprocité. Il résulte de cet examen que la Belgique se trouvait toujours menacée d'une plus forte surtaxe: que, bien que le gouvernement britannique eût jusqu'à présent refusé d'user des pouvoirs qui lui étaient conférés par le *navigation act*, le Parlement aurait pu le forcer à prendre plus tard une mesure générale à l'égard de tous les pays qui n'auraient pas de conventions maritimes avec la Grande-Bretagne. La section centrale le répète: dans l'intérêt des deux pays, un traité était nécessaire pour mettre nos rapports de navigation à l'abri d'une guerre de tarifs.

Avant de traiter avec les autres puissances, la Belgique devait-elle changer son système commercial, en déclarant, à la face du monde, la liberté avec la réciprocité, ou bien devait-elle, au point de vue national, faire usage de la loi sur les droits différentiels, pour obtenir des autres États des conventions industrielles et de navigation avantageuses?

On ne peut pas se dissimuler que des actes de cette nature doivent être basés sur des avantages mutuels et sur une véritable réciprocité; car ce dernier mot, pris isolément, est un mot qui, comme tant d'autres, éblouit l'imagination de l'homme ou qui entre avec une certaine douceur dans les oreilles des crédules; il faut peser sérieusement les effets que la réciprocité produit sur les deux parties contractantes et examiner quels changements ils peuvent opérer sur les intérêts matériels de l'une et de l'autre. On peut le dire avec raison, aucun pays ne se résigne facilement à jouer le rôle de dupe; les intérêts qui se trouvent engagés dans les traités sont des plus sérieux; l'avenir de quelques industries et du commerce, par conséquent le travail de nos ouvriers et les capitaux engagés qu'on ne peut pas compromettre à la légère, sont bien des choses qui doivent être défendues avec impartialité, avec connaissance de cause et sans arrière-pensée. De bonnes lois et des conventions commerciales doivent être faites dans le but d'exercer sur l'industrie et le capital la même influence salutaire que les forêts exercent sur l'atmosphère; toutes les deux peuvent attirer et disperser les orages, que les forêts distribuent en pluies bienfaisantes; elles alimentent les sources et les rivières qui vont porter la fécondité dans les champs du paysan, comme une législation

conforme aux besoins d'un pays doit alimenter le bien-être dans nos ateliers et fabriques, et à bord de nos navires.

Tous ceux qui ont étudié avec soin et sans prévention nos besoins, doivent être convaincus que la Belgique devait maintenir son système commercial, pour en retirer des avantages par des traités ; que, bien qu'elle pût accorder à quelques pays des faveurs identiques, on devait avant tout tenir compte de la position commerciale, industrielle et maritime de la nation avec laquelle on négociait. En matière de douanes, n'est-il pas prudent de rester maître de ses décisions et de ses mouvements ? Si nous avions déclaré que, pour l'importation de toute sorte de marchandises, les pavillons étrangers seraient assimilés au pavillon national, sous la condition de réciprocité, où cette mesure nous aurait-elle conduit ? on pourrait bien la comparer à un désarmement général ; aussitôt nous aurions eu des actes d'adhésion de la part du Hanovre, du Mecklenbourg, du Danemark, de la Suède et de la Norwége, pays qui possèdent de nombreux navires ; ils n'auraient rien pu nous offrir en retour, et tous les avantages auraient été, en conséquence, en leur faveur ; avec un pareil système nous n'aurions plus été en état de faire des traités de commerce favorables à l'industrie, mais seulement des conventions de navigation. En Belgique, c'est ordinairement l'industrie qui obtient de l'étranger des faveurs en compensation des concessions que nous faisons sur nos lois de navigation. Avec le système de réciprocité par règle générale, en tenant compte de l'exclusion dont nous sommes frappés en Angleterre et en France pour le cabotage, et en Hollande pour la navigation sur les Indes, la marine marchande belge n'aurait pas seulement reçu une forte atteinte, mais elle aurait été pour ainsi dire anéantie. Comment pourrait-on croire que la concurrence fût possible avec la Grande-Bretagne lorsqu'elle a sur nous l'immense avantage de son commerce côtier qui forme les deux tiers de sa navigation totale ? Il ne serait resté aux armateurs belges, qui naviguent principalement sur l'Angleterre, d'autre alternative que de s'expatrier, de faire naturaliser leurs navires et de prendre le pavillon anglais, ou bien de vendre leurs bâtiments.

Une autre émigration a déjà eu lieu en 1830 et en 1831, et personne, nous nous plaçons à le dire, ne souhaite que ce fait se renouvelle. Pour les voyages transatlantiques, la Méditerranée et la Baltique, nous aurions eu la concurrence désastreuse des navires du Nord. Il est clairement constaté que l'assimilation complète du pavillon, offerte à tous pays par système général, aurait été la perte de notre marine marchande.

En faisant des traités réciproquement avantageux, chaque nation stipule une faveur compatible avec son organisation commerciale ; ce qui peut convenir à la Belgique vis-à-vis de l'Angleterre, ne peut pas être admis vis-à-vis de beaucoup d'autres États.

En établissant, n'importe en faveur de quel pavillon, la condition de réciprocité pour jouir de plein droit de tous les avantages accordés à la marine belge, nous détruisons un des plus puissants mobiles qui doivent engager les nations étrangères à ouvrir des négociations avec la Belgique. La section centrale a déjà fait remarquer qu'avec une disposition générale de réciprocité, qui aurait pour conséquence l'assimilation du pavillon des pays du nord de l'Europe, les navires de ces États auraient eu chez nous un avantage important et à notre grand détri-

ment ; ce serait accorder gratuitement une faveur, renoncer aux bénéfices qu'un traité de commerce sérieux peut nous procurer.

Quelle est l'importance des États secondaires du Nord vis-à-vis de la Belgique, sous le rapport des exportations ? Ce mouvement commercial est presque nul.

Pour la Suède et la Norwége, le commerce général a été, en 1850, de 972,000 francs, et le commerce spécial de 749,000 francs, dont la moitié est exportation en sucre raffiné ; pour le Danemarck, commerce général 320,000 francs, et commerce spécial 292,000 francs ; pour le Mecklembourg-Schwerin, commerce général 166,000 francs, et commerce spécial 164,000 francs, dont 110,000 francs en sucre raffiné ; Hanovre et Oldenbourg, commerce général 380,000 francs, commerce spécial 370,000 francs, dont une somme de 278,000 francs pour le sucre raffiné. Il est à observer que cette dernière marchandise est comprise pour la plus grande part dans les exportations ; il n'entre cependant point dans nos principes de ne pas admettre ces nations sur un pied favorisé pour les relations directes entre les pays respectifs, mais il est indispensable pour nous de faire nos propres affaires et de ne pas employer des intermédiaires.

Nous avons vu avec satisfaction que le Gouvernement a préféré la voie des négociations, qui était le seul moyen avantageux aux véritables intérêts de la Belgique : nous l'engageons à continuer d'y marcher. Nos adversaires dans cette question citent souvent l'exemple de l'Angleterre, mais savent-ils que dans ce pays la liberté n'existe que pour le tiers du mouvement maritime, et encore ce tiers a joui pendant des siècles, non d'une protection imaginaire, mais d'un avantage réel, qui a valu à l'Angleterre ses 26,000 navires.

Il a été maintenant longuement prouvé que la réciprocité sans bornes et par principe général, serait tout ce qui pourrait arriver de plus fâcheux à la marine marchande belge ; celle-ci est une véritable industrie, qui exerce une grande influence, non-seulement par le bien-être qu'elle répand elle-même sur quelques-unes de ses branches, par une position qu'elle crée à une foule de nos concitoyens, mais encore parce qu'elle contribue plus que la marine étrangère à l'exportation de nos produits.

En 1850, la marine belge a importé une quantité de . . .	62,589	tonneaux
et exporté	31,284	id.
Ensemble	93,873	

et le fret de ce mouvement peut être évalué à une somme d'environ 3,200,000 francs, non compris les frets des navires belges d'un port étranger à un autre. Souvent le Gouvernement doit faire des efforts incroyables pour introduire de nouvelles industries dans le pays ; pourquoi ne pas maintenir celles qui existent, et dans quel but en compromettre une qui est aussi importante que la marine marchande ? C'est faire un appel dangereux que de proclamer, dans l'intérêt de l'industrie nationale, la suppression d'une industrie indigène. Les frets que le commerce paye annuellement pour l'importation et l'exportation des marchandises, s'élèvent à un chiffre très-important, et il serait à désirer que la Belgique puisse un jour, sous ce rapport, se suffire à elle-même ; pour atteindre ce résultat, elle doit maintenir ses lois de navigation telles qu'elles se trouvent modifiées en ce moment.

En général, l'industrie d'un pays est intimement liée avec la navigation nationale ; c'est cette dernière qui est l'instrument le plus actif et le plus intelligent pour l'exportation des produits indigènes. Le législateur qui s'occupe de concilier les intérêts généraux du pays, ne peut pas oublier l'immense intérêt d'exportation et les ressources qu'offre une marine marchande. C'est une erreur que de vouloir placer sur la même ligne tous les moyens de transport par terre, par canal ou par mer. Le chemin de fer, qui roule, qui n'a d'autre mission que le transport proprement dit de la marchandise, ne peut pas être comparé à un navire, commandé par un homme instruit, qui se rend dans un pays étranger et qui peut être tout à la fois le fondé de pouvoir de l'armateur et de l'industriel, surtout pour les pays lointains ; une telle comparaison est chose inadmissible. Il est une autre erreur, ou pour mieux dire une fausse mesure, c'est celle de donner une grande faveur aux provenances directes, en abandonnant le droit de pavillon. Notre commerce d'exportation ne retirerait pas grand bénéfice d'un tel principe qui ne serait nullement favorable à ses intérêts.

Il existe beaucoup de préventions contre la marine marchande belge ; il faut donc revenir à la vérité, combattre un système par ce qui est, et non par ce qui n'existe pas. Jamais on ne peut juger une industrie uniquement d'après le degré d'importance qu'elle présente à une certaine époque ; il faut tenir compte de la mission qu'elle remplit, de l'avenir qu'elle peut espérer, du développement qu'elle est susceptible de prendre.

Quelle est l'origine de la grandeur commerciale de l'Angleterre ? C'est bien certainement l'acte de navigation de Charles II. Le célèbre Huskisson, dans un discours prononcé à la Chambre des Communes, le 12 mai 1826, disait que cet acte avait eu pour but d'encourager la marine anglaise : 1° pour les pêcheries ; 2° le cabotage ; 3° la navigation sur l'Europe ; 4° le commerce et la navigation avec l'Asie, l'Afrique et l'Amérique, et 5° les rapports avec les colonies. A cette époque, il préparait déjà l'Angleterre à un *change ment partiel* de système que ses successeurs ont mis à exécution vingt-quatre années après, et il annonçait que l'intention du Gouvernement était de conclure des traités de réciprocité, basés sur des avantages mutuels. Le monopole pour le cabotage est resté debout, et M. Huskisson s'exprimait sur cette question comme suit : « Je n'entrerai pas » dans beaucoup de détails à cet égard ; la loi reste invariable et ne sera jamais » changée aussi longtemps que nous aurons le désir de maintenir une marine » commerciale puissante. » Plus loin, faisant l'historique de cette loi de navigation qui a procuré tant de bien-être à l'Angleterre, il disait : « Dans quelles » circonstances l'Angleterre fonda-t-elle son système de navigation ? Lorsque sa » marine commerciale était comparativement insignifiante, que sa prospérité » n'existait pas, avant que des manufactures ne furent établies, et qu'elle expor- » tait des céréales, des laines et d'autres matières premières ; lorsque, d'un autre » côté, la Hollande et la Belgique étaient riches, en possession de grandes manu- » factures et de la plus grande partie des transports maritimes de l'Europe et du » monde. Quel en a été le résultat ? La marine commerciale de ces pays a disparu, » et celle de la Grande-Bretagne est devenue immense. Mais, en outre, avec ce » revirement, l'Angleterre est devenue le grand siège du bien-être des manufactures » et du commerce. Souvent elle importe et jamais elle n'exporte des céréales ; elle

» lire des matières premières et exporte des marchandises manufacturées vers
 » toutes les parties du monde. Telle était notre position, mais à un bien moins
 » degré qu'actuellement; quand l'Amérique devenait indépendante, elle
 » a pris contre nous les mêmes mesures que nous contre la Hollande; elle était,
 » à cette époque, avec une marine marchande sans importance, sans manufac-
 » tures, ayant des céréales et des matières premières à exporter; nous connais-
 » sons aujourd'hui l'importance de sa marine. » Le discours de cet homme d'État
 mérite plus d'une réflexion; il faisait l'historique des résultats obtenus d'une
 législation inaugurée à l'époque de la décadence de l'Angleterre, et qui avait
 porté des fruits. Ce pays a continué dans cette heureuse voie de progres-
 sion industrielle et maritime; en 1849, le temps était arrivé où la Grande-
 Bretagne, sans nuire à sa propre navigation, pouvait adopter un régime plus
 libéral pour son commerce étranger, qui favorisait en même temps son industrie.

Nous avons cru qu'il importait, pour avoir une idée de la législation anglaise, de
 prendre ainsi la question à ses racines, de montrer comment son commerce s'était
 développé et comment il était parvenu à ce point suprême par des efforts de
 l'industrie privée, encouragée par des lois qui avaient été faites sous l'empire des
 véritables intérêts et besoins du pays.

Ce n'est pas douteux; il y avait impossibilité aux autres nations de résister d'une
 manière absolue aux changements décrétés dans les lois anglaises; il est clair que
 chaque État devait faire un pas en avant, en réservant toutefois à son propre com-
 merce les mêmes avantages que son voisin. Nous avons établi les services qu'une
 marine marchande peut rendre à son pays; le Gouvernement a compris cette néces-
 sité, en maintenant dans notre législation une préférence pour l'introduction, par
 notre pavillon, de quelques marchandises venant des lieux de production. Les
 concessions faites réciproquement sur les intérêts maritimes, par le traité dont nous
 nous occupons, peuvent être considérées comme favorables aux deux pays et
 ayant la même valeur.

La section centrale a voulu entrer dans les détails qui précèdent, avant d'aborder
 le fond du traité; elle examinera maintenant la législation anglaise actuelle, tant
 sous le rapport de la mère-patrie que sous le rapport de ses colonies.

Pour les droits de douane, l'Angleterre a admis dans son tarif deux principes,
 importations de ses colonies et importations des pays étrangers; dans la première
 classe on compte une soixantaine d'articles qui payent, à peu d'exceptions près, la
 moitié des droits d'entrée des marchandises provenant des pays étrangers; parmi
 les articles favorisés se trouvent les articles de tissus de coton, de laine, de soie,
 les merceries et quelques autres objets. La section centrale joint au rapport un
 extrait du tarif anglais, concernant les principales marchandises (annexe A).

Une observation d'une importance réelle doit être faite à l'égard des marchan-
 dises payant des droits *ad valorem*. En Angleterre, quand les officiers de la douane
 trouvent que l'objet est déclaré au-dessous de la valeur, ils ont le droit, pendant
 sept jours, de la préempter pour compte et aux risques de la Couronne, et si, après
 la vente, il y a bénéfice, la moitié appartient à l'employé qui a fait la préemption.
 En Belgique, c'est le contraire; les préemptions se font aux frais, risques et périls
 des employés de la douane, qui n'ont pas toujours des capitaux disponibles pour
 payer de suite la valeur de la marchandise; ils craignent souvent d'essuyer des

perles, n'ayant pas, comme les négociants, de clientèle pour la vente, et ils sont souvent obligés de faire des sacrifices; il en résulte donc qu'en Belgique les marchandises payant des droits *ad valorem*, sont peut-être trop souvent déclarées au-dessous de leur valeur réelle.

La législation n'est pas uniforme dans les colonies britanniques; elle diffère suivant les pays. La section centrale a cherché à vous présenter les renseignements les plus exacts qu'elle a pu se procurer; elle espère que l'industrie et le commerce belges, par les facilités que le traité accorde, feront des efforts pour nouer des relations avec ces colonies.

Gibraltar.

A été érigé en port franc depuis un certain laps de temps; généralement les navires et marchandises sont exempts de frais et de droits, à l'exception d'un léger droit sur les vins, les boissons distillées et le tabac.

Ile de Malte.

La législation de cette île ne comprend pas de système différentiel; il y a des droits d'entrée et d'emmagasinage sur la bière, le bétail, les grains, les graines, les huiles, les pommes de terre, les spiritueux et les vins; ces droits ne sont pas élevés. Les frais de port sur les navires sont de peu d'importance.

Possessions Britanniques en Amérique.

Canada. — Le tarif des droits d'entrée, actuellement en vigueur, date du 25 avril 1849. Outre les droits de douane, il y a une taxe supplémentaire de 12 1/2 p. % de la valeur sur le sucre, le thé, le café, le tabac, le sel et le whisky, et de 25 p. % sur le vin et les boissons distillées. Les denrées alimentaires arrivant du Royaume-Uni ou d'autres colonies, sont exemptes de droits d'entrée; celles qui arrivent de l'étranger sont soumises au paiement d'un droit de 20 p. %. En général, les objets fabriqués payent un droit d'entrée de 12 1/2 p. %.

Nouvelle Écosse. — Sont soumis aux droits d'entrée de 2 1/2 p. % de la valeur, les métaux ouvrés, les cordages et la toile à voiles, et de 6 1/2 p. %, les objets manufacturés; il y a des droits spéciaux sur les vins, le sucre, les spiritueux, le café. Plusieurs articles, tels que le fer brut, le poisson, les céréales, les charbons et le sel, sont libres à l'entrée.

New-Brunswick. — Droits d'entrée: Matières premières, 1 p. % de la valeur; Marchandises manufacturées, 7 1/2 p. % de la valeur. Il y a aussi des droits spéciaux sur le sucre, le café, les vins, les boissons distillées et quelques autres articles.

Ile du Prince Edouard et New-Foundland. — Matières premières, libres à l'entrée. Droits de douanes sur les objets fabriqués, 5 p. %. Comme dans les autres colonies du Nord, des droits assez élevés sur quelques articles de consommation.

Jamaïque. — Les droits d'entrée dans cette colonie sont peu élevés.

Les charbons, le sel brut, le coton et les autres matières premières, libres à l'entrée.

Marchandises manufacturées, 4 p. % de la valeur.

Trinidad. — Quelques marchandises de consommation sont soumises à des droits spéciaux; objets fabriqués, excepté la soie, 3 1/2 p. % de la valeur.

Le droit de tonnage consiste en 1 shelling 6 pence par tonneau.

Les autres îles des Indes occidentales appartenant à l'Angleterre, ont des tarifs presque analogues.

Honduras. — Droits d'entrée sur les objets fabriqués de coton, de lin, de laine et de soie, 1 1/2 p. % de la valeur; sur les autres objets, excepté quelques marchandises de consommation, 2 1/2 p. %; droit de tonnage sur les navires, 3/4 par tonneau.

Afrique.

Cap de Bonne-Espérance. — Tarif du 24 avril 1847 (annexe B).

District de Natal. — Tarif du 26 septembre 1846, annexe C.

Les marchandises de productions étrangères et sortant des entrepôts de la Grande-Bretagne ou de ses colonies payent seulement les trois quarts de la différence entre les droits d'entrée dont sont grevés les produits anglais et les produits étrangers. Les armes de guerre, venant d'un pays étranger, sont prohibées, ainsi que les objets fabriqués à l'étranger, portant la marque d'un fabricant anglais.

Sierra Leone. — Le tarif de douane contient des droits d'entrée spéciaux sur le vin, la bière, les boissons distillées et le tabac; toutes les autres marchandises sont soumises au droit de 5 p. %.

Les frais de port sur les navires consistent :

En 9 pence par tonneau pour droit de tonnage;

En 3 pence par tonneau pour droit de feu.

Gambia. — Les droits de douane sont de 4 p. % de la valeur sur tous les objets importés, excepté sur les boissons distillées, le vin et le tabac, qui sont frappés d'un droit spécial.

Ile de Sainte-Hélène. — Tarif des douanes (annexe D).

Australie du Sud. — Tarif du 1^{er} janvier 1849 (annexe E).

Il est à remarquer que ce tarif ne contient aucune protection pour l'industrie anglaise; en général tous les objets manufacturés payent un droit de 5 p. % de la valeur.

Ile de Ceylan. — Tous les objets manufacturés payent un droit d'entrée de 5 p. % de la valeur. Il y a un droit spécial d'entrée à payer sur la bière, les cigares, le poisson, le sucre, le tabac, le riz, les céréales, les vins et les boissons distillées; sont prohibés à l'entrée, le café, le sucre étranger et le rhum étranger, et ne peuvent être importés que moyennant permission à délivrer par les autorités, le sel, les armes de guerre et la poudre à tirer. À la sortie, toutes les marchandises sont libres, excepté la cannelle qui est soumise à un droit de 4 pence par livre. Pour un navire, les frais de port sont de 4 pence par tonneau.

Possessions britanniques dans les Indes orientales.

Ce territoire immense, qui contient une nombreuse population, peut présenter un certain intérêt pour notre industrie. La section centrale a voulu s'entourer de

toutes les lumières, et a désiré, à l'occasion du traité du 27 octobre 1851, mettre sous les yeux de nos industriels et de nos commerçants la législation douanière d'un des plus importants pays appartenant à la couronne britannique : elle a réclamé, à cet effet, du Gouvernement une note concernant le système commercial actuellement en vigueur aux Indes anglaises. M. le Ministre des Affaires Étrangères s'est empressé de remettre à la section centrale la réponse suivante :

« Les lois de douanes en vigueur avant le 25 mars 1848, dans les trois présidences de Bengale, de Madras et de Bombay, frappaient de droits différentiels, non-seulement la cargaison, mais aussi le navire sur lequel cette cargaison était importée dans les ports de ces présidences.

« Les produits bruts ou manufacturés de la Grande-Bretagne, importés par navires anglais, payaient un droit de 5 p. %, et ce droit était le double lorsque les produits étaient importés par navires étrangers. Les produits étrangers, soit bruts, soit manufacturés, importés sous pavillon anglais, payaient un droit de 10 p. %, et un droit de 20 p. %, lorsque ce pavillon était étranger.

« L'acte n° VI, de 1848, a aboli les droits différentiels sur les importations, en ce qui a rapport au pavillon ou à l'origine du navire par lequel les marchandises sont importées; il frappe seulement d'un droit simple ou d'un droit double les produits, soit bruts, soit manufacturés, selon qu'ils proviennent ou de la Grande-Bretagne ou de pays étrangers, c'est-à-dire 5 p. % sur les produits anglais, et 10 p. % sur les produits étrangers.

« Les droits différentiels prélevés jusqu'en 1848 sur les produits exportés de l'Inde, droits qui établissaient un privilège en faveur des navires anglais, ont été abolis par le même fait. L'obscurité qui se fait remarquer dans la rédaction de la section III de l'acte VI, de 1848, a été réparée par l'acte VII, de 1848; d'après ce dernier, la libre importation des marchandises dans les ports du territoire de la compagnie des Indes orientales, ne comprend que les produits venant d'autres points situés sur le même territoire, où des droits d'importation sont perçus; par conséquent, sont exclus de cette mesure les ports francs de Singapore et autres, les produits venant de ces ports francs étant considérés comme importations directes d'Europe, et frappés des droits établis.

« Le système de *drawbacks* sur la réexportation des marchandises d'un port indien vers un autre port, auquel ce privilège s'étend, a aussi été aboli.

» Acte n° VI de 1848.

« *Acte égalisant les droits sur les marchandises importées ou exportées sur navires étrangers ou anglais, et abolissant les droits sur les marchandises transportées d'un port à un autre dans les territoires sujets au gouvernement de la Compagnie des Indes orientales.*

« ART. 1^{er}. Il demeure établi qu'à dater du 25 mars 1848, toutes les marchandises importées par mer, sur des navires étrangers, dans un port quelconque des présidences du Fort-William (Bengale), de Fort-Saint-George (Madras) ou de Bombay, seront frappées seulement des mêmes droits que la loi imposerait maintenant, si ces marchandises étaient importées sur navire anglais dans un

» desdits ports nonobstant tout ce qu'aucun acte du conseil de l'Inde pourrait renfermer de contraire.

» ART. 2. Il demeure établi qu'à dater du même jour, toutes les marchandises exportées par mer sur des navires étrangers, de n'importe quelle des susdites résidences, seront frappées seulement des mêmes droits que la loi imposerait maintenant si elles étaient exportées d'un desdits ports sur navires anglais, nonobstant tout ce qu'aucun acte du conseil de l'Inde pourrait renfermer de contraire.

» ART. 3. Il demeure établi qu'à dater du même jour, aucun droit ne sera imposé sur n'importe quelle marchandise légalement transportée d'un port quelconque dans les territoires sujets au gouvernement de la Compagnie des Indes, nonobstant tout ce qu'aucun acte du conseil de l'Inde pourrait renfermer de contraire.

» ART. 4. Il demeure toujours pourvu que rien de ce que contient cet acte ne sera applicable aux articles sel et opium.

• Acte n° VII de 1848.

» *Acte pour excepter certains ports libres de l'application du § III de l'acte n° VI de l'année 1848, et pour modifier ledit acte.*

» 1^o Comme modification à la section III de l'acte n° 6 de l'année 1848, il est ordonné par la présente que les dispositions de ladite section ne seront pas applicables aux marchandises exportées de l'un ou de l'autre port des territoires soumis au gouvernement de la Compagnie des Indes orientales, vers les ports du détroit de Malacca, ou vers l'un des ports des provinces de Tenasserum, ou vers l'un des ports de la province d'Arracan, ni aux marchandises importées de l'un ou l'autre de ces derniers ports dans l'un des ports desdits territoires.

» 2^o Il est ordonné par la présente qu'aucune prime (*drawback*) ne sera accordée à la réexportation de marchandises de l'un des ports des territoires soumis au gouvernement de la Compagnie des Indes orientales ou vers tout autre port desdits territoires auxquels les dispositions de la section III de l'acte n° VI de 1848 peuvent être étendues. »

L'Angleterre, comme il a été établi, s'est réservé entièrement le cabotage dans la mère-patrie. Il y a une exception pour le commerce côtier des colonies. En vertu de l'art. 3 du *navigation act*, la Reine peut, sur la proposition du pouvoir législatif de la colonie, autoriser les navires étrangers à faire le cabotage; aux termes de l'art. 6 de cet acte, la même faculté est exercée aux Indes orientales par le gouverneur-général; par son arrêté du 8 mars 1850, ce haut fonctionnaire a admis l'assimilation du pavillon étranger au pavillon britannique pour le cabotage entre tous les ports soumis à la domination de la Compagnie des Indes orientales. L'arrêté est conçu dans les termes suivants : « Les marchandises et les » passagers pourront être transportés d'un port des territoires soumis à la Compagnie des Indes orientales vers un autre port des mêmes territoires par d'autres

» navires que des navires britanniques, sans autres restrictions que celles qui sont
 » ou seront également imposées aux navires britanniques pour garantir le paye-
 » ment des droits de douane ou autres de même nature. »

Les changements survenus dans la législation des Indes anglaises sont à l'avantage de l'industrie et de la navigation étrangère ; ainsi les objets fabriqués venant de la Belgique et importés par navire belge dans une des trois présidences, ne payeront que la moitié des droits d'entrée fixés par le tarif de 1843 (annexe F). Il faut à l'égard de ce tarif faire une remarque : la colonne des importations par navires étrangers a été supprimée par l'art. 1^{er} de l'acte VI de 1848. Avant cette nouvelle législation, les tissus de coton et de laine exportés de la Belgique par notre propre pavillon étaient soumis, à leur entrée aux Indes, au paiement d'un droit d'entrée de 20 p. % ; par les lois actuellement en vigueur, ce droit n'est plus que de 10 p. % ; il en résulte donc qu'au lieu de payer une surtaxe de 15 p. %, elle est seulement de 5 p. % sur les produits similaires anglais. L'augmentation de droits dont le pavillon étranger était grevé pour l'exportation des produits des Indes, a aussi été abolie par le même acte. En résumé, bien que l'Angleterre ait encore maintenu une protection de 5 p. % pour ses produits, l'assimilation de notre pavillon au pavillon britannique ne peut être favorable à nos relations lointaines ; outre nos exportations, une chance nouvelle peut se présenter aux navires belges qui se trouveront dans les parages des Indes anglaises ; ils auront la faculté de charger sans surtaxe les marchandises, n'importe pour quelle destination.

Nous devons avouer que l'Angleterre est entrée, pour le système colonial, dans une voie beaucoup plus libérale que les Pays-Bas.

La population des divers pays soumis à la Compagnie des Indes orientales peut être évaluée au chiffre de 130,000,000 d'habitants ; sous le rapport industriel, l'Inde présente, nous le répétons, un certain intérêt pour l'exportation de nos produits ; c'est un immense pays à exploiter.

Le manque de renseignements exacts, au point de vue de nos productions, est souvent une cause de la non réussite des affaires ; aussi longtemps que nos relations industrielles dépendront du concours des agents consulaires étrangers et non rétribués, il est presque impossible de créer des relations nouvelles avec des pays qui sont encore inconnus à la Belgique industrielle. La section centrale désire que le Gouvernement examine attentivement s'il ne serait pas utile pour nous d'avoir aux Indes anglaises un consul rétribué. Une autre considération, qui milite en faveur de cette opinion, c'est que la plupart de nos consuls qui résident à l'étranger, ne connaissent pas la Belgique ; par conséquent, ils sont souvent peu au courant de notre industrie ; aussi ne peut-on pas attendre d'eux les mêmes services que d'un fonctionnaire qui reçoit un traitement.

Si, au contraire, un agent rétribué est envoyé sur les lieux, par la connaissance qu'il a de notre industrie, il voit quelles sont les possibilités du placement de nos fabricats ; il est plus à même d'apprécier les affaires qui peuvent être faites, d'éclairer nos commerçants et industriels, de leur démontrer les avantages qu'un pays présente et d'indiquer les usages et les goûts d'une population.

Autrefois l'Inde faisait une exportation importante des tissus de coton ; cette exportation s'est ralentie à mesure que les produits de l'industrie anglaise se sont

naturalisés dans le pays. Le relevé suivant, signale d'une manière frappante, cette décadence :

1816-1817 fr.	41,436,000
1842-1843	407,000

Ainsi, de 1816 à 1843, la sortie des cotonnades indiennes a déchu dans la proportion de 100 à 1.

Terre Van Diemen. — Un droit de 15 p. % de la valeur est prélevé sur presque tous les objets importés, à l'exception des marchandises de production anglaise, qui sont libres à l'entrée. Les marchandises qui ont à payer un droit spécial sont les boissons distillées et le tabac.

Nouvelle Zélande. — Les productions de la Grande-Bretagne sont soumises au droit de 10 p. % de la valeur; celles provenant de l'étranger payent 12 1/2 p. %.

Port de Sydney. — Excepté le tabac, le thé, le sucre, les vins et les boissons distillées, tous les objets qui ne proviennent pas de l'empire britannique payent un droit d'importation de 10 p. % de la valeur.

Ile Maurice. — Tarif en vigueur au 15 septembre 1851. (Annexe G.)

En faisant l'examen des diverses législations qui précèdent, la Chambre remarquera que plus d'une colonie anglaise a maintenu un droit différentiel en faveur des productions de la mère-patrie; on peut citer en première ligne l'Inde anglaise, l'Ile Maurice, la Nouvelle-Zélande, etc. En outre, les marchandises étrangères qui arrivent dans quelques-unes de ces colonies, par la voie d'entrepôt d'un port du Royaume-Uni, ont aussi des faveurs.

Pour ce qui regarde le droit de navigation, les colonies ont le système de l'Angleterre; les navires étrangers peuvent être assimilés aux navires britanniques pour l'importation et l'exportation des marchandises.

Deux des colonies ont fait usage des facultés que la loi de navigation leur accorde pour admettre les navires étrangers à faire le cabotage; ce sont le Trinidad et les Indes anglaises.

Depuis vingt ans, le tarif des droits d'entrée en Angleterre a subi divers changements. Voici quelle était, en 1855 (bill du 28 août), la législation sur quelques articles manufacturés :

Les tissus de coton étaient frappés d'un droit d'entrée de 10 p. de la valeur; les articles confectionnés de ces mêmes tissus, de 20 p. %; la matière première, le coton des États-Unis, de 2 shellings 11 pence par 51 kilogrammes; les tissus de laine, de 15 p. %, et les articles confectionnés, de 20 p. %; la laine brute provenant d'un pays étranger, d'un demi-penny par livre, si sa valeur était inférieure à un shelling par livre, et d'un penny, si elle était supérieure; le fil de lin cru, d'un shelling par 51 kilogrammes; le fer ouvré, de 20 p. % de la valeur; les ouvrages de terre, de 15 p. %; la soie ouvrée, de 30 p. % et de 20 p. %, suivant qualité; il y avait en outre des droits d'entrée sur toutes les matières premières. Cette législation était, sous plus d'un point, vicieuse; elle soumettait les matières premières à un droit d'entrée presque égal aux droits sur les marchandises manufacturées.

Le tarif de 1842 a fait quelques changements, quant au taux du droit : ainsi les fils de coton ne payaient plus que 10 p. % ; le fer ouvré, 15 p. % ; les ouvrages de terre, 10 p. %. Un troisième changement fut opéré en 1845, (Bill du 4 août.) A cette époque le gouvernement anglais comprit la nécessité de modifier son système douanier qui grevait considérablement les subsistances ainsi que les matières premières, et qui, entravant la liberté du travail et de l'industrie, gênait tant le développement de la richesse ; il comprit que de tels principes ne pouvaient plus faire partie de sa législation.

Dans la séance de la Chambre des Communes du 14 février 1845, à l'occasion de son nouveau plan financier, sir Robert Peel s'exprimait ainsi : « Notre tarif » des douanes contient 815 articles et nous nous proposons de supprimer les » droits d'entrée sur 450 articles qui sont principalement des matières premières ; » le montant de la perte de ce chef sera pour le trésor de 520,000 livres sterling » (8,000,000 de francs). Je parlerai maintenant de la matière première, la plus » importante de nos industries : c'est le coton en laine. Le droit actuel est de $\frac{5}{16}$ » d'un penny par livre (poids) ; mais comme ce droit est applicable à tout ce que » contient une balle et qu'il y a toujours du déchet, on doit y ajouter $\frac{1}{16}$ de plus ; » par conséquent le droit qui pèse sur le coton, en état d'être fabriqué, est de $\frac{3}{8}$ » d'un penny par livre. Au prix actuel du coton (4 pence par livre), ce droit » d'entrée équivaut à 9 p. % de la valeur. Il n'y a pas longtemps que le prix » était plus bas et que le coton se vendait à 5 pence, de manière que le droit » faisait 12 $\frac{1}{2}$ p. %. Nous avons déjà supprimé le droit d'entrée sur la laine » brute ; cette suppression a été très-favorable à l'industrie. La perte pour le trésor, » résultant de la suppression du droit d'entrée sur le coton en laine et prise sur » la quantité qui a été importée l'année passée, peut être estimée à 680,000 livres » sterling (17,000,000 de francs). »

A la fin de son discours, le même homme d'État disait :

« Je sais, on le dira, que les propositions que j'ai soumises sont susceptibles » de plus grandes extensions, que j'aurais dû, eu égard aux principes que je pro- » clame, faire de plus grandes réductions. Bien que nous établissions de vrais » principes, il entre toujours dans nos intentions d'examiner *l'état de la société,* » *l'importance des intérêts engagés, les effets qui peuvent résulter d'un change-* » *ment violent et précipité, d'obtenir la plus grande somme de bien-être sans* » *jeter le désordre ou l'alarme dans les affaires qui ne peuvent jamais être* » *inquiétées ou troublées, sous peine de paralyser l'industrie de notre pays.* »

Ainsi l'industrie anglaise, bien qu'elle jouit, depuis 1833, d'une protection de 10 p. % et de 20 p. % à l'importation sur les produits étrangers, devait payer un droit d'entrée égal sur la matière première.

Aujourd'hui il y a donc, à la fois, libre entrée des cotons, laines et autres matières et des tissus en pièces ; mais ce qui est très-favorable pour le fabricant et ce qui a considérablement amélioré sa position, c'est une diminution dans la main d'œuvre, provoquée par la grande réduction des droits d'entrée sur les céréales.

L'avantage du nouveau régime est plus grand encore pour ce qui est de l'exportation. Quand on a le courage d'examiner à fond toutes les questions, surtout celles du commerce et de l'industrie, qui sont si difficiles, on arrive souvent à un

résultat bien différent de celui qu'on entrevoyait d'abord. Ne vient-on pas dire sans cesse, qu'en fait d'industrie, l'Angleterre a fait des changements radicaux depuis deux ans; peut-on le prétendre, lorsque le droit de douane, sur les tissus de coton était, en 1833, égal au droit d'entrée sur le coton en laine? A cette époque, on le voit, la protection n'existait plus sur plusieurs articles très-importants; et, en vérité, nul pays n'en a besoin quand il exporte les $\frac{2}{3}$ de sa fabrication; comme conséquence, l'Angleterre a admis un système plus simple et plus rationnel, et nonobstant la libre entrée de plusieurs marchandises manufacturées, elle n'a eu aucune concurrence à soutenir avec les autres nations. Les raisonnements s'effacent en présence de chiffres officiels. La Grande-Bretagne a exporté en 1851 :

Tissus de laine, pour environ	fr.	207,098,400
Tissus de coton, »		588,375,000
Tissus de lin, »		102,032,800
Fil de laine, »		37,473,500
Fil de coton, »		169,257,500
Fil de lin, »		23,385,200

et a importé seulement pour sa consommation :

Tissus de laine, pour environ		12,932,000
Tissus de coton, »		6,450,000
Tissus de lin, »		5,126,000
Fil de laine, »		»
Fil de coton, »		215,000
Fil de lin, »		»

Ce tableau ne laisse aucun doute sur la puissance industrielle de l'empire britannique, qui a des relations régulièrement établies avec tous les points de l'univers; il faut du temps, de l'énergie et être en état de pouvoir faire des sacrifices pour enlever à un pays aussi riche une partie considérable de ses débouchés, car on ne déplace pas si facilement le siège des opérations industrielles.

N'oublions pas non plus que le négociant anglais, peut-être plus entreprenant qu'un autre quand il s'agit d'affaires pour les pays lointains, trouve toujours un puissant appui dans sa marine militaire; rappelons-nous que l'Angleterre a maintenu, dans presque toutes ses colonies, une faveur pour l'importation de ses produits.

Trop souvent on prétend que le Gouvernement britannique, pour être conséquent avec lui-même, avait mis sur le même pied toutes les industries et avait réduit à la fois les droits d'entrée sur les marchandises manufacturées, le fer, la houille et les céréales. Il a été suffisamment prouvé qu'en 1833 les tissus de coton ne payaient que 10 p. % de la valeur, et les tissus de laine 15 p. %, chiffres qui, en tenant compte des droits sur le coton et la laine, ne constituaient plus de protection; cependant, à cette époque, il n'était nullement question du changement à la loi sur les céréales, qui a eu lieu seulement en 1846. En 1833, le fer en gueuses payait pour droit d'entrée 40 shellings par tonneau de 1,015 kilogrammes; les charbons de terre, 2 livres sterling, aussi par tonneau. En 1842, le

droit fut diminué : sur le fer il était porté à 5 shellings et sur la houille à 1 shelling par tonneau, et en 1845, les droits d'importation sur ces deux articles furent entièrement abolis. Tous les hommes pratiques se souviennent aussi que l'Angleterre a maintenu pendant longtemps la prohibition à la sortie de ses machines et qu'elle avait aussi un droit d'exportation sur les charbons; c'était, en un mot, une véritable protection sur son industrie; c'est depuis quelques années seulement que la prohibition sur les machines a été levée et depuis un an que le droit de sortie sur les charbons a entièrement disparu. Quand le Gouvernement de la Grande-Bretagne était convaincu de la nécessité de diminuer les droits d'entrée sur un objet et de la possibilité de le faire sans compromettre la position et l'avenir d'une industrie, il se mettait à l'œuvre; mais jamais, n'importe à quelle époque, il n'a tenté de diminuer les droits sur un article, par le fait seul qu'un autre avait subi une réduction.

Si, en Belgique, un pouvoir devait admettre un tel système, à quels inconvénients ne serait-il pas exposé? Souvent les mots se ressemblent, mais les faits et les besoins diffèrent; il est impolitique, il est injuste d'exciter les intérêts les uns contre les autres; il est utile, au contraire, il est prudent de les concilier; la sage économie politique consiste à protéger les industries, afin de les vivifier; à les stimuler, dans de sages limites, au progrès, et non à les tuer; il faut les faire croître, les fortifier, les rendre capables de lutter au dehors; avec ces principes on rend une nation heureuse: il est plus juste et plus rationnel de les suivre que de dire: nous compromettons votre industrie qui peut se développer par la mécanique, par le capital, par la volonté de l'homme, sans limite aucune, parce que la réussite d'une autre industrie dépend d'autres volontés et dont le résultat n'est souvent nullement en rapport avec les besoins du genre humain. Soyons prudents dans les changements à faire; la Belgique doit avoir le courage d'examiner sa propre position, et non la comparer aveuglément à ce qui s'est pratiqué dans d'autres pays; nos voisins, après une constante observation, tirent les principes des faits et les tiennent en réserve pour les faire passer dans une sage pratique, suivant l'exigence successive de leurs véritables intérêts. Préoccupons-nous de ce qui se passe à l'étranger, seulement pour en profiter.

Le traité du 27 octobre a reçu un accueil favorable dans les sections. La seule observation sérieuse qui ait été faite, et pour laquelle cinq sections ont demandé des garanties, est relative à l'assimilation du sel de source au sel brut; les sauniers craignent que l'introduction de cette qualité de sel, qui est un sel raffiné, ne fasse un tort immense à leur industrie. Cette observation sera reproduite plus amplement lors de l'examen de l'art. 5 du traité.

DISCUSSION DANS LES SECTIONS.

La 1^{re} section demande à combien on évalue les concessions de l'Angleterre et celles de la Belgique. Cette demande ayant été transmise à M. le Ministre des Affaires Étrangères, ce haut fonctionnaire a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

« Il ne serait point facile d'évaluer en chiffres la valeur des avantages que nous

» assure l'Angleterre. Nous sommes délivrés des surtaxes qui paralysaient nos
 » rapports de navigation avec la Grande-Bretagne et nous obtenons la jouissance,
 » sur le pied du pavillon national lui-même, de la nouvelle législation britanni-
 » que. De notre côté, nous faisons à l'Angleterre des concessions sur nos droits
 » différentiels, la navigation et le transit ; mais ces concessions, d'ailleurs utiles à
 » l'Angleterre, rentrent dans le cadre de la réforme qu'en tout état de cause nous
 » aurions fait subir à notre législation commerciale. Je crois pouvoir, pour les
 » détails, me référer à l'exposé des motifs du traité. »

La 3^e section regrette que le Gouvernement procède à la réforme douanière par des mesures isolées, au lieu de négocier sur des bases générales.

La 5^e section, à la majorité de deux voix contre une et une abstention, prétend que le Ministère, avant de traiter avec les pays étrangers, aurait dû présenter son système commercial. A l'unanimité de ses membres, elle exprime le vœu, qu'à l'occasion de la révision prochaine du tarif des douanes, le Gouvernement présente un projet de loi pour supprimer les entraves à la relâche de Cowes, mesure sollicitée par le commerce d'Anvers.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu sur le premier point, par la note suivante :

« Il y a des traités de diverse nature.

» Les uns ont pour objet principal de régler les relations maritimes. Celui que nous venons de conclure avec l'Angleterre est de ce nombre. Nous nous proposons, en pareil cas, d'assurer à notre pavillon le traitement national dans les ports des pays avec lesquels nous contractons.

» Admettons, un moment, l'hypothèse qu'avant de négocier, nous eussions promulgué une législation maritime nouvelle. Quelles eussent été les bases de celle-ci, ou qu'eussions-nous offert aux États étrangers ? La réciprocité complète ? C'était la destruction immédiate du système que le Cabinet actuel a trouvé établi ; une réciprocité imparfaite ? On ne voit pas comment une telle proposition eût facilité le succès de nos négociations.

» D'autres traités contiennent, outre des clauses relatives au commerce maritime, des réductions de tarif en faveur des produits de l'industrie. Tel est notre traité avec les Pays-Bas.

» Supposons encore la loi nouvelle publiée avant l'ouverture des négociations. En retour des réductions de tarif que nous voulions conserver ou agrandir, aurions-nous offert des exceptions à la loi maritime nouvelle ? Il est évident que c'était rentrer dans l'état des choses antérieur, lequel comme on sait, admet déjà des dérogations de cette sorte. Nous serions-nous, au contraire, borné à offrir le droit commun ? Il est manifeste que, pour le droit commun chez nous nous n'eussions obtenu que le tarif général chez les autres, et qu'exiger plus, c'était aller droit à une rupture qui, très-fâcheuse au point de vue industriel, eût été plus inopportune encore sous un autre aspect.

» Ces réflexions faites, je prendrai la liberté de rappeler la réponse que j'ai récemment adressée, à propos d'une question analogue, à la section centrale chargée de l'examen du traité conclu avec les Pays-Bas :

« Le Gouvernement a fait connaître qu'il lui est impossible de présenter, dans

» le cours de la session actuelle, un projet de loi destiné à opérer la révision générale du tarif des douanes. Les études se poursuivent, le travail s'élabore dans un esprit de prudence et de ménagement pour tous les intérêts; mais il a paru que l'on pouvait convenablement, dans les circonstances actuelles, se borner à remanier la législation maritime; sauf à aborder les questions industrielles dans le cours de la prochaine session parlementaire.

» C'est donc de la législation maritime que je vais avoir l'honneur de vous parler.

« Mon honorable collègue, M. le Ministre des Finances, a exposé à la Chambre, dans les séances du 27 et du 29 novembre dernier, les considérations qui guident le Gouvernement en cette matière.

» En présence de ce que font nos concurrents pour appeler les affaires, nous ne pouvions garder intact un système hérissé de complications et d'entraves. La réforme de notre législation maritime était une nécessité de fait, indépendante de tous traités à conclure ou à renouveler; il aurait fallu y pourvoir, alors même que nous n'aurions pas eu d'arrangements à nouer avec les États étrangers.

» Mais, par une coïncidence que nous n'avons pas créée, il s'est trouvé qu'ayant à réformer notre législation maritime, nous avons, en même temps, à négocier la conclusion ou le renouvellement de plusieurs traités importants.

» Dans la pensée clairement exprimée de ses auteurs, la loi du 21 juillet 1844 devait, entre autres buts, servir à faciliter le succès de nos négociations commerciales avec les Cabinets étrangers.

» La marche à suivre se trouvait ainsi toute tracée. Nous avons conclu avec les Pays-Bas et l'Angleterre des traités qui réalisent une partie des modifications qu'il paraissait utile de faire subir à notre législation maritime.

» Et nous avons ensuite annoncé à la Chambre (séances du 27 et du 29 novembre) les mesures qui devaient venir compléter les clauses des traités, en régularisant leur application.

» De cette manière, nous avons assuré aux Pays-Bas et à l'Angleterre des avantages qu'il était utile pour ces États de se garantir, et nous avons introduit dans notre système maritime des améliorations dont notre commerce sera, avant tout autre, appelé à recueillir les fruits.

» L'on connaît les dispositions des traités conclus avec l'Angleterre, le 27 octobre, et avec les Pays-Bas, le 20 septembre dernier.

» Les mesures complémentaires, annoncées par M. le Ministre des Finances, sont les suivantes :

» *a.* Tarification non différentielle des marchandises à l'égard desquelles le principe de la loi du 21 juillet 1844 est abandonné;

» *b.* Suppression de la distinction entre les pays transatlantiques de production et les pays transatlantiques d'entrepôt;

» *c.* Rappel de l'art. 10 de la loi du 26 août 1822, n° 39, excepté pour dix articles et de l'art. 4 de la loi du 21 juillet 1844;

» *d.* Simplification du régime des relâches;

» *e.* Levée de quelques prohibitions de transit pour le transport par le chemin de fer de l'État.

» Pour apprécier sainement cet ensemble de dispositions, il faut se rendre
» compte de la position dans laquelle nous sommes placés :

» D'une part, nous ne pouvons demeurer immobiles, alors que marchent nos
» concurrents;

» D'autre part, nous ne pouvons rompre avec les intérêts qui se sont engagés
» sous la foi de la législation établie en 1844.

» La section centrale demande à savoir quand la Législature sera saisie des
» propositions du Gouvernement relatives à la réforme de notre législation mari-
» time.

» Les traités avec les Pays-Bas et l'Angleterre sont examinés par la Chambre
» des Représentants.

» Il importe que les mesures complémentaires soient mises en vigueur en même
» temps que les traités. Le Gouvernement pourra probablement soumettre le projet
» de loi relatif à cet objet à la sanction législative, pendant la discussion des con-
» ventions commerciales dont la Chambre est saisie; mais il est évident que ce
» projet de loi ne pourra plus être discuté et voté avant le 1^{er} janvier prochain.

» Dans l'impossibilité où l'on se trouve d'obtenir, avant la fin de l'année, un
» vote de la Législature sur l'ensemble de ces dispositions, nous proposerons
» d'ajouter au projet de loi relatif au traité conclu avec l'Angleterre, un article qui
» autorise le Gouvernement à les établir provisoirement par arrêté royal, sauf à
» les soumettre, dans le plus court délai possible, à l'examen et à l'approbation
» des Chambres. »

Quant à la relâche de Cowes, la réponse du Gouvernement est conçue en ces
termes :

« Les vues du Gouvernement s'accordent pleinement, à cet égard, avec celles
» de la 5^e section. Déjà M. le Ministre des Finances a annoncé à la Chambre que
» la réforme du régime de la relâche figurerait parmi les mesures dont la Chambre
» sera saisie à la suite des traités. »

Depuis la réception de cette note qui a eu lieu au commencement de la discus-
sion en section centrale, le projet de loi annoncé a été présenté par M. le Ministre
des Finances, dans la séance du 22 décembre dernier; il est déjà provisoirement
en vigueur.

La section centrale partage entièrement l'avis du Gouvernement; elle a déjà fait
remarquer qu'il aurait été impolitique de changer notre système commercial avant
de négocier; un traité peut être considéré comme un commerce d'échange. On
vend ordinairement en pays étranger, suivant la chance que le négociant court,
le fret et les frais qu'on doit payer pour faire arriver la marchandise à destination;
le prix peut-il être le même dans tous les pays? Une telle question ne souffre pas
de discussion.

La Grande-Bretagne a un tarif de douane, qu'elle maintient vis-à-vis de tous
les pays, sur lequel elle n'accorde jamais la moindre concession; ce royaume a
des exportations assurées vers les pays lointains; il désire bien à l'étranger un
abaissement de droits de douane sur ses produits pour faciliter les importations
dans les pays du continent, mais il n'en fait jamais le prix fixe d'un traité. L'Angle-
terre offre la réciprocité pour le tiers de sa navigation; elle a intérêt, comme

propriétaire de la marine marchande la plus nombreuse de l'univers, à ne pas rencontrer des entraves dans les autres États de l'Europe; seule, par sa position insulaire, elle peut prescrire une règle générale pour sa navigation étrangère. Un tel système est conforme à ses intérêts et à sa politique commerciale. Supposez que la Belgique, sans cabotage et sans colonies, aurait pris le même principe pour base de sa législation, nous aurions fait des concessions plus nombreuses que celles qui ont été accordées par les traités et peut-être n'aurions-nous rien obtenu de la Hollande au delà de ce qui se trouve inscrit dans son tarif général, c'est-à-dire, aucune réduction chez elle sur les produits de notre industrie.

Dans la 3^e section, une discussion a eu lieu sur la question de savoir si le Gouvernement n'aurait pas mieux fait de renoncer également aux dix articles indiqués au n° 4 de l'art. 3, comme il a fait pour les trente-cinq articles à l'égard desquels le système différentiel a été supprimé. Cette question a été résolue affirmativement, par trois voix contre une; un membre s'est abstenu.

La 6^e section approuve l'esprit général du traité, qu'elle considère comme devant donner une impulsion nouvelle à notre commerce et à nos relations avec les grands marchés, qui dépendent de la domination anglaise. Les concessions faites par la Belgique lui paraissent amplement rachetées par les avantages qu'elle doit en retirer.

DISCUSSION DES ARTICLES.

ART. 1^{er}. L'art. 1^{er} du traité a rapport à la liberté de faire le commerce dans les deux pays et aux privilèges, en cette matière, dont jouira chaque habitant.

ART. 2. L'art. 2 est avantageux à l'Angleterre et accorde des faveurs à son pavillon; il admet chez nous les navires britanniques, pour l'importation des marchandises, tant de la mère-patrie que de ses colonies, aux mêmes droits d'entrée que les importations par navire belge, sauf le cas indiqué à l'art. 3, qui est le sel. Par suite de cette concession disparaîtra la différence de 10 p. % entre les pavillons belge et anglais, qui existait en vertu de l'art. 10 de la loi du 26 août 1822 et de l'art. 4 de celle du 21 juillet 1844, et celle de 20 p. % résultant de la même loi de 1844, sur toutes les marchandises non soumises au régime des droits différentiels. La surtaxe de fr. 1-75 par 100 kilogrammes dont sont grevées les importations du sucre brut venant de l'Europe par navire anglais se trouvera également supprimée. Cette assimilation, presque générale, permettra au pavillon anglais d'introduire les marchandises qui ont des droits d'entrée élevés, telles que le café, le sucre, le fer, les produits chimiques et les objets manufacturés; et comme les droits différentiels sont concentrés sur 10 articles, le pavillon anglais pourra introduire, sans la moindre surtaxe, n'importe la provenance, toutes les marchandises indiquées à l'art. 14 du traité hollando-belge. Pour avoir une idée de la faveur de 10 p. % qui était réservée au pavillon belge et qui lui donnait un avantage assez grand pour les importations de quelques articles qui arrivaient de l'Europe, il suffit de citer le café, qui paye à l'importation indirecte fr. 15-50 par 100 kilogrammes. Les 10 p. % faisaient une différence de fr. 15-50 par tonneau, tandis que le fret de Londres en Belgique n'est que de 10 francs par tonneau. Plusieurs catégories de tissus payent de 200 à 300 francs par 100 kilo-

grammes ; la différence de 10 p. % était de nouveau 200 à 300 francs par tonneau contre un taux du fret de 20 francs.

Nous ne pouvons pas dire cependant que, dans les circonstances actuelles, le pavillon anglais était entièrement exclu pour l'importation de toutes marchandises. Celles qui étaient libres ou qui payaient des droits d'entrée peu élevés et sur lesquelles les 10 p. % n'avaient aucune action, étaient importées aussi bien par pavillon britannique que sous pavillon belge.

On doit considérer, en outre, que le pavillon étranger n'est pas surtaxé en Belgique pour les marchandises destinées au transit. Le traité sous ce rapport ne change rien à la législation qui régit cette dernière branche de commerce. En ce moment et par suite de divers traités, il y avait, quant aux 10 p. % de différence, réciprocité pour l'intercourse entre la Belgique et la France, les États-Unis, la Russie, les Pays-Bas, etc. ; de plus, la Hollande était particulièrement favorisée par le traité de 1846 ; ces faits étaient onéreux à l'Angleterre, son pavillon ne jouissait pas des mêmes avantages ; par le traité, toutes les entraves disparaissent, et l'Angleterre est placée sur le même pied que les autres nations favorisées.

Les art. 3 et 4 suppriment certains droits de provenance en faveur des importations du Royaume-Uni et de ses colonies et d'ailleurs, par pavillon britannique. ART. 3 ET 4.

Cette concession et celle qui a été faite à la Hollande, ont amené le Gouvernement à présenter à la Chambre un projet de loi qui supprime tout droit d'entrée sur quelques matières premières et qui abolit les droits différentiels sur les autres articles ; ce sont toutes marchandises mentionnées à l'art. 14 du traité hollando-belge.

Les produits des colonies anglaises importés en Belgique par navire anglais, même pour les dix articles réservés, seront admis sur le même pied que par navire belge.

Ces concessions, favorables au pavillon britannique, sont-elles de nature à jeter une grande perturbation dans nos affaires d'armement ? La section centrale ne le croit pas. Il va sans dire qu'il aurait été préférable de maintenir entièrement notre législation différentielle ; mais comment aurait-on pu signer un traité avec le Cabinet de Londres, si la Belgique n'avait fait aucune concession. Quant aux relations directes on ne doit avoir aucune crainte sérieuse que la suppression du droit de provenance sur les 35 articles y portera une rude atteinte. La section centrale tient à faire cette démonstration d'une manière précise, en mettant en parallèle les importations générales et particulières de l'Angleterre en 1845, année qui a précédé l'établissement de nos droits différentiels, avec les mêmes importations de ce pays pendant l'année 1850.

Il est une observation essentielle à faire, c'est qu'en 1845 les droits d'entrée sur la plupart des marchandises étaient peu élevés, de manière que les 10 p. % établis en 1822, en faveur du pavillon belge, n'avaient presque aucune importance ; à cette époque, les cuirs et les peaux verts payaient 78 centimes par 100 kilogrammes et les cuirs secs, 55 centimes ; les crins bruts, les bouts de cornes, les rognures de cuirs, 1 p. % de la valeur ; les graines, fr. 4-24 par last de 30 hectolitres ; le plomb, 53 centimes par 100 kilogrammes ; l'étain brut, fr. 5-18 par 100 kilogrammes ; les résines, 84 centimes par 100 kilogrammes ; le salpêtre, fr. 2-12 par 100 kilogrammes, etc.

Commerce spécial.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	IMPORTATIONS EN 1845		IMPORTATIONS EN 1850	
	DE TOUS LES PAYS.	DE LA GRANDE-BRETAGNE	DE TOUS LES PAYS.	DE LA GRANDE-BRETAGNE
Bois de construction	tonn. 67,670	»	tonn. 45,484	tonn. 5
Boissons distillées.....	hect. 2,547	hect. 505	hect. 5,034	hect. 578
Cacao en fèves.....	kil. 214,204	kil. 40,795	kil. 95,885	kil. 7,582
Cachou et terra japonica.....	fr. 24,500	fr. 24,085	id. 70,757	id. 70,712
Cannelle et cassia lignea.....	kil. 50,775	kil. 28,024	id. 62,515	id. 11,577
Cendres gravelées.....	id. 5,199,471	id. 142,924	id. 2,750,247	id. 84,022
Chanvre.....	id. 971,548	id. 27,524	id. 675,754	id. 85,279
Crins bruts.....	fr. 6,431	»	id. 142,842	id. 15,580
Cornes et bouts de cornes	id. 45,082	fr. 20,540	fr. 29,451	»
Cuirs et peaux verts.....	kil. 1,110,056	kil. 48,128	kil. 1,692,566	id. 274,651
Id. secs.....	id. 1,148,274	id. 246,095	id. 1,151,245	id. 18,101
Id. rognures.....	fr. 105,859	fr. 11,707	id. 109,975	id. 4,625
Épicerics.....	id. 109,982	»	fr. 76,792	fr. 16,964
Étain brut.....	kil. 128,727	kil. 1,561	kil. 149,581	kil. 4,829
Fanons de baleine.....	fr. 52,591	»	id. 19,615	id. 5,646
Gingembre.....	kil. 2,980	id. 522	id. 4,352	id. 1,851
Goudron	id. 974,702	id. 1,694	id. 1,006,048	id. 1,819
Graines oléagineuses	hect. 508,907	hect. 3,478	hect. 612,588	hect. 65,596
Graisses, suif, etc.....	kil. 256,409	kil. 45,297	kil. 492,597	kil. 108,657
Huile de palme, de coco, etc., etc.....	hect. 125	hect. 10	id. 78,780	id. 69,455
Id. de poisson de pêche étrangère.....	id. 4,284	id. 1/2	hect. 5,601	hect. 358
Indigo.....	kil. 108,572	kil. 60,417	kil. 169,562	kil. 112,838
Marbre brut en blocs et en dalles.....	fr. 82,146	»	fr. 149,235	fr. 1,000
Miel.....	kil. 198,805	id. 40,205	kil. 205,753	»
Plomb brut.....	id. 2,522,860	id. 606,517	id. 869,961	kil. 550,517
Huitres et homards.....	»	»	fr. 255,547	fr. 222,798
Stockfish	id. 1,180,121	id. 51	kil. 895,284	»
Poivre et piment.....	id. 116,029	id. 54,825	id. 115,278	kil. 48,507
Quercitron	»	»	id. 83,510	id. 6,850
Résines brutes	id. 444,860	id. 19,189	id. 1,466,445	id. 156,952
Rotins, jones, etc.....	fr. 52,264	fr. 6,915	»	»
Sabots et déchets de sabots.....	»	»	id. 200	»
Salpêtre brut.....	kil. 577,587	kil. 572,209	id. 709,977	kil. 459,659
Savons durs.....	id. 508,764	id. 2,238	id. 281,541	id. 4,971
Sumac	id. 181,154	id. 6,725	id. 160,268	»
Huile de térébenthine.....	id. 261,702	id. 78,580	id. 359,559	»
Thé.....	id. 40,839	id. 59,504	id. 53,270	id. 3,241

La Chambre remarquera que la différence est peu sensible entre les importations de l'Angleterre en 1843 et celles en 1850. Ainsi, en prenant l'expérience de cette première date, il est prouvé que l'on s'alarme sans raison de la perte de nos relations directes, quant aux marchandises indiquées dans le tableau d'autre part.

Plusieurs produits du nord de l'Europe se trouvent compris dans la nomenclature de ces marchandises, tels que les bois de construction, les cendres grave-lées, le chanvre, le goudron, les graines oléagineuses, l'huile de poisson et le stockfish, et il est impossible de croire que, par suite d'un droit unique, les importations directes diminueront.

Le fret de la Baltique est presque toujours plus élevé sur l'Angleterre que sur la Belgique.

La Méditerranée et la mer Noire nous fournissent du plomb, du savon et des graines oléagineuses ; les autres articles sont presque tous des productions des pays transatlantiques et des Indes ; le fret de ces contrées pour la Belgique diffère peu, il est presque le même que pour l'Angleterre ; il est donc impossible d'admettre le raisonnement qu'à l'avenir nous passerons, par l'intermédiaire des Pays-Bas et de l'Angleterre, pour l'introduction de toutes ces marchandises.

Le fait actuel continuera à exister, c'est-à-dire que s'il y a dans les prix des fluctuations assez grandes pour permettre de payer un nouveau fret, prime d'assurance, etc., ou bien si la marchandise manque sur place, ou enfin si, par la nature des choses, elle n'arrive jamais directement en Belgique, on importera de certaines quantités. Pourrait-on admettre la même opinion pour les autres articles dont le traité maintient à la fois la provenance et le pavillon ? Certainement non. Dans la supposition que le nombre des arrivages indirects augmenterait pour les marchandises abandonnées, ce qui serait peut-être une petite perte pour notre navigation, n'est-il pas prouvé que, d'un autre côté, la Belgique doit considérer qu'elle a aussi obtenu des avantages de l'Angleterre ? Elle a régularisé, pour sept années, ses rapports commerciaux et maritimes avec cet empire, et elle est à l'abri d'une surtaxe, car toute industrie a besoin d'avenir, rien n'est plus déplorable pour elle que l'incertitude et l'instabilité ; quand on se trouve en présence d'une législation qui doit être remaniée, on reste stationnaire et on attend. Mais si, par un traité ou une loi, on donne aux industries une position stable et assurée, qui leur reste acquise, elles se rassurent ; les capitaux s'y engagent et les craintes qu'on avait conçues disparaissent.

Les articles sur lesquels le Gouvernement propose l'abolition des droits différentiels, ont donné en 1850, aux navires belges, un mouvement d'environ 6,300 tonneaux, dont 4,800 tonneaux d'importations d'Angleterre ; il est à craindre que la marine belge ne perde une partie de ce transport ; cette perte sera un peu augmentée par la suppression des 10 p. % ; mais nous avons déjà dit que, d'un autre côté, nos navires auront en Angleterre, pour la navigation étrangère, les mêmes faveurs que les bâtiments nationaux, ce qui sera en partie un dédommagement.

Un des articles principaux sur lequel il n'y aura plus à l'avenir qu'un seul et unique droit, sont les cuirs. En 1850, les importations générales ont été :

De cuirs verts kilog.	4,233,231
Id. secs.	7,489,076
	<u>11,724,307</u>

Les mises en consommation ont été :

Cuir verts kilog.	1,692,366
Id. secs.	1,131,243
	<u>2,823,609</u>
Reste kilog.	8,900,698

Cette dernière quantité doit avoir été exportée par voie d'entrepôt ou déclarée en transit. Ces chiffres s'accordent au reste avec ceux qui ont été publiés des exportations, 9,074,881 kilogrammes, et des cuirs transités, 8,770,870 kilogrammes ; sous le rapport des importations les chiffres ci-dessus se divisent en :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Cuir verts, pays de l'Europe. kilog.	1,529,640	324,106
Id., pays transatlantiques	2,703,591	1,168,260
	<u>Kilog. 4,233,231</u>	<u>1,692,366</u>
Cuir secs, pays de l'Europe kilog.	1,588,073	121,373
Id., pays transatlantiques	6,101,001	1,009,870
	<u>Kilog. 7,489,076</u>	<u>1,131,243</u>

Il est donc prouvé, par des chiffres officiels, que 42 p. % des importations des cuirs verts provenant des pays hors d'Europe (réputés comme relations directes) ont été déclarés en consommation, et seulement 16 p. % des cuirs secs; 84 p. % de cette dernière catégorie ont donc été exportés. Cette quantité énorme de 5,091,131 kilogrammes, provenant cependant directement des pays transatlantiques, n'a joui d'aucun privilège douanier en Belgique, car il ne se trouve dans notre législation aucun droit différentiel pour les marchandises destinées aux entrepôts et au transit; elle n'entrave en rien les mouvements de ce commerce, qui reste entièrement libre dans son action. Ainsi, importation par navire belge du pays de production, ou importation par terre, rivière ou canal, tout est sur le même pied. Si les entrepôts de l'Europe avaient pu faire un tort au marché de cuirs à Anvers, ils l'auraient fait depuis longtemps, ils n'avaient nullement besoin des deux traités. La part que le pavillon belge a eue dans le mouvement des cuirs a seulement été de 1,375,297 kilogrammes.

On objectera peut-être qu'un chargement qui arrivait en Belgique avait deux chances, l'une d'être vendue pour la consommation, l'autre pour l'exportation; mais avec les faits actuels l'objection n'est pas sérieuse; ne peut-on pas répondre que, pour le commerce de cuirs secs, qui s'est élevé en 1850 à environ 10,000,000 de francs, la consommation belge (fr. 1,470,617) n'est qu'accessoire? Au reste, le droit d'entrée actuel sur les cuirs est très-minime; la différence entre le régime le plus favorisé et celui qui l'est le moins est de 1 $\frac{1}{4}$ p. % de la valeur; d'ailleurs,

depuis 1844 le droit d'entrée sur cette marchandise a déjà subi une réduction ; il était primitivement :

	PAVILLON BELGE.	PAVILLON DU PAYS DE PROVENANCE.	PAVILLON D'AUTRES PAYS ET D'ILLES.
Cuir vert et salé, directement d'un port hors d'Europe ou au delà de Gibraltar, par 100 kilogr.	" 05	1 50	2 25
Cuir sec, id.	" 05	2 00	3 50

Le tarif actuellement en vigueur est le suivant :

Cuir vert et salé, directement d'un port hors d'Europe ou au delà de Gibraltar, par 100 kilogr.	" 01	" 50	1 "
Cuir sec, id.	" 01	" 60	1 50

C'est sous le Ministère des honorables MM. Malou et Dechamps que ce dernier changement a eu lieu, et l'exposé de motifs indique que cette réduction était vivement sollicitée par une industrie importante.

Sur une consommation totale de 43,484 tonneaux de bois de construction, le pavillon belge a importé, en 1850, 332 tonneaux.

Pour le chanvre en masse, la consommation a été de 675,754 kilogrammes, dont le pavillon belge a importé 121,462 kilogrammes. A l'égard de cette marchandise, la section centrale fait observer que presque toute la quantité importée directement de Russie l'a été sous pavillon néerlandais, par suite des faveurs qui ont été accordées par le traité de 1846 : ainsi le négociant belge lui payait un fret plus élevé qu'à tout autre navire étranger.

Plomb brut, consommation de la Belgique 869,961 kilogrammes ; importations par navire belge 418,242 kilogrammes ; une quantité de 218,971 kilogrammes a été introduite de la Prusse, par frontière de terre.

Salpêtre mis en consommation, 709,977 kilog. ; pavillon belge 572,016 kilog., dont 344,854 kilogrammes de l'Angleterre.

Stockfisch, importation par navire national 775,736 kilogrammes, à peu de chose près la consommation du pays

Il est à observer que le seul article qui était exclusivement importé par notre marine, était cette dernière marchandise, et il est à craindre que les navires du Nord ne s'emparent de ce transport.

L'art. 5 est un des plus importants du traité ; par le n° 1 il maintient, pour le pavillon belge, dix catégories de marchandises ; il résulte des recherches faites dans le tableau général du commerce, qu'en 1850, le mouvement commercial de ces dix articles a été :

	Tonneaux.
Commerce général	89,700
Commerce spécial.	70,500
Importation par terre	8,800
Importation par mer. {	
Pavillon belge	29,900
Pavillon étranger	31,000

ART. 5.

Le commerce général des pays transatlantiques de la Méditerranée a été de 71,800 tonneaux, dont 25,000 tonneaux par pavillon belge. Les 8,800 tonneaux importations par terre, consistent en 6,000 tonneaux café et 2,000 tonneaux tabac des pays hors d'Europe, venus des Pays-Bas; des 800 tonneaux restants, environ 500 tonneaux diverses autres marchandises, ont aussi été importés des mêmes endroits et de 300 à 400 tonneaux venus de la France et de la Prusse.

Le traité de 1846 admettait au droit de fr. 11-50 (§ 5 de l'art. 14) le tabac des États-Unis, venant de la Hollande, par les eaux intérieures; il y avait, sur les autres entrepôts de l'Europe, une différence de 1 franc par 100 kilogrammes, importation par navire étranger; cette concession donnait un grand avantage à la Hollande, et la section centrale a vu avec satisfaction que, pour cet article, les principaux entrepôts de l'Europe seront traités sur le même pied. En comparant l'importation, par pavillon belge, des articles maintenus avec ceux sur lesquels les droits différentiels sont supprimés, on remarque que la première catégorie a fourni à la navigation belge, un mouvement de transport de 29,900 tonneaux dont 25,000 tonneaux importés des pays transatlantiques et de la Méditerranée, tandis que la seconde catégorie n'a fourni à la navigation belge que 6,500 tonneaux et, sur cette dernière quantité, seulement la moitié, peut-être, a été importée des pays de provenance. D'après les détails qui précèdent, ne peut-on pas dire avec fondement, qu'il y a exagération quand on vient prétendre que notre système différentiel est entièrement compromis? la protection au contraire, tant pour le pavillon que pour la provenance, a été heureusement conservée à tous les articles, qui, par leur importance, forment la base du commerce maritime et qui peuvent donner lieu à des cargaisons entières de navires. Que désire le négociant? une protection réelle et efficace; il préfère un article important à vingt autres qui n'ont aucune signification.

Il est maintenant des esprits qui songent à détruire entièrement la faveur du pavillon, sauf à maintenir celle qui est accordée à la provenance. Il y aurait une grande illusion de croire que ce seul système de protection est possible; il ne pourra pas rester debout plus d'une heure, le temps dont on aurait besoin pour rédiger et développer un amendement. Si on ne veut avoir aucun égard aux intérêts de la propriété belge, si on ne veut pas tenir compte que c'est au moyen de nos propres navires que nous pouvons facilement exporter, et si on désire favoriser seulement des commissionnaires, encourager par conséquent le commerce étranger, serait-il difficile de faire comprendre que, si l'épicier belge peut prendre à l'étranger un navire d'une autre nation quand il le trouve à meilleur fret, il doit aussi avoir le droit, pour être conséquent avec le même principe, de pouvoir acheter son café, son sucre, etc., dans les entrepôts de l'Europe, lorsqu'il trouve les prix à meilleur compte que les provenances directes.

Depuis quelques années nos exportations, celles surtout vers les pays qui produisent les marchandises indiquées au n° 1 de l'art 5, se sont considérablement augmentées. Nous importons des États-Unis le coton, le tabac, le bois de teinture et le riz (directement une valeur de 12,000,000 de francs sur 16,800,000 francs). Nous avons un grand intérêt à avoir soit des navires américains, soit des navires belges pour transporter ces marchandises en Belgique. L'important pour nous est de trouver un moyen économique d'exporter nos

produits ; c'est en attirant dans nos ports des navires qui se dirigent toujours par préférence sur leur port d'armement, que nous pouvons atteindre notre but. Les navires belges aussi ayant une légère faveur pour l'introduction des marchandises au retour, partent pour une destination fixe et prennent des marchandises, à la sortie, à un taux très-bas ; les navires tiers, au contraire, doivent avoir ordinairement un fret assuré d'une certaine importance ; sans cela ils partent à l'aventure et ne peuvent pas s'engager pour tel ou tel port, n'ayant aucune faveur sur le retour.

Nos droits différentiels nous ont valu le traité du 21 juillet 1846 avec les États-Unis ; la réciprocité pour l'intercourse a été admise par ce traité et a eu pour résultat une diminution dans le pavillon tiers. Depuis cet acte international les navires américains qui nous sont arrivés avaient un plus fort tonnage que précédemment ; aussi le fret pour les émigrants a-t-il considérablement diminué, ce qui doit être attribué à ce qu'on trouve presque toujours à Anvers des navires qui sont forcés de faire voile pour les États-Unis. Sur un nombre de 9,243 émigrants qui sont partis d'Anvers pendant le courant de l'année 1851, 5,481 ont été transportés par des navires américains, 2,884 par des navires belges, et seulement 878 par des navires tiers. Le bas fret a exercé aussi une grande influence sur le transport des marchandises qui n'ont pas une grande valeur, telles que le zinc, les verres à vitres, etc.

Le café est l'exportation principale du Brésil, et nos navires ayant toujours une préférence pour les retours, acceptent des frets, à la sortie, à très-bon compte. En 1843, 12 navires belges et 24 navires portant pavillon tiers sont arrivés en Belgique ; 11 navires belges avec 1,403 tonneaux et seulement 2 navires étrangers avec 247 tonneaux. y sont retournés en partie chargés. En 1850, importation de 18 navires belges et de 26 navires étrangers ; des 18 navires belges, 17 sont retournés au Brésil avec 2,733 tonneaux, sur les 18 navires étrangers 5 seulement sont retournés avec 860 tonneaux.

Ces détails prouvent l'influence qu'exercent sur nos exportations les articles principaux, ceux qui forment un chargement entier du navire et qui sont en outre des objets de spéculation, et l'intérêt qu'a la Belgique, à maintenir les faveurs qu'elle a réservées à sa marine pour les dix catégories de marchandises, afin de conserver un commerce d'échange avec les deux Amériques et les Indes. Aussi il en est résulté que la prime que le Gouvernement accorde annuellement pour les départs réguliers et à fret réduit, n'existe plus sur le Brésil, et par cette suppression les frets n'ont été nullement augmentés. En se pénétrant de la réalité de ces résultats, on se rassure et on comprend la vraie position d'une marine.

Par le § 1^{er} du n° 2 du même art. 5, la Belgique accorde aux navires anglais une réduction de deux tiers sur les droits d'entrée dont le pavillon étranger est frappé, pour l'introduction du sel ; cette concession est égale à fr. 52-78, y compris les 16 centimes additionnels par tonneau de 1,000 kilogrammes ; une certaine faveur est conservée au pavillon belge ; un traité ayant pour base la réciprocité entière pour le sel, en faveur du pavillon anglais, aurait été chose impossible, et la Belgique a vu avec une certaine satisfaction que l'Angleterre a compris qu'elle ne pouvait pas exiger l'assimilation complète aussi longtemps qu'elle-même n'admettait pas les navires étrangers au cabotage ; c'est aussi en partie pour

compenser cet avantage uniquement accordé au pavillon anglais que la marine belge est restée en possession de quelques faveurs sur dix articles. On doit comparer la Belgique vis-à-vis de l'Angleterre, non à la Suède, à la Sardaigne, ni aux États-Unis, mais à l'Irlande; des Pays-Bas nous n'en dirons pas un mot, ce pays ayant maintenu son système colonial qui est la moitié de sa navigation, a, par conséquent, avantage de l'un et de l'autre côté. Par la courte distance qui sépare la Belgique de l'Angleterre et qui est la même entre l'Angleterre et l'Irlande, les navires caboteurs anglais arrivent facilement en Belgique, tandis que ceux qui font voile pour les États-Unis, la Suède et la Sardaigne, doivent être des bâtiments d'un certain tonnage.

Dans la séance du 26 novembre dernier, l'honorable Ministre des Finances a démontré, par des chiffres, l'importance du cabotage dans le Royaume-Uni, pendant l'année 1849.

Le mouvement général de la navigation a été :

	Navires.	Tonnage.
Commerce entre l'Angleterre, ses colonies ou les pays étrangers	74,675	14,004,388
Cabotage	512,846	28,636,504
	<hr/>	<hr/>
	587,521	42,640,892

Comment pourrait-on croire que, si, pour son commerce vers les pays étrangers, la Belgique avec ces mots vides de sens : *par réciprocité*, avait ouvert ses ports à toutes les nations, nos armateurs auraient pu soutenir la concurrence même avec l'Angleterre? Le port principal du Royaume-Uni, qui reçoit le plus de navires belges, est Liverpool; en admettant, pour le moment, que la Belgique n'aurait fait aucune exception en faveur du pavillon britannique, et que l'Angleterre aurait maintenu, comme elle le fera toujours, son commerce côtier, on se demande où nous aurait conduit un tel système. Supposez qu'un navire de chaque nation parte avec du sel de Liverpool pour la Belgique; à sa destination il y aurait traitement égal pour les marchandises importées; les deux navires prendront ensuite, s'il s'en présente, des écorces pour le port le plus proche vis à vis de la Belgique, entre Londres et l'Écosse; à ce port, la réciprocité existera pour le déchargement, mais c'est alors que se présente l'immense avantage pour le navire anglais; il pourra, par exemple, arrivé à Hull ou Newcastle, prendre un chargement pour Londres, de là pour un port de la Manche, d'où il fera voile pour aller en Irlande et y recevoir un nouveau chargement pour Liverpool, où il abordera après avoir gagné cinq à six frets, tandis que le navire belge aurait été forcé de quitter Hull ou Newcastle pour faire voile pour Liverpool sur lest. Cette supposition est pratique et non imaginaire. On répondra peut-être : pourquoi ne pas retourner directement sur Liverpool? La réplique est bien simple; les écorces qui y sont envoyées ne peuvent supporter qu'un fret de 11 shellings par tonneau, tandis que le fret sur Londres est de 12 à 15, et sur Hull de 18 shellings environ.

Si le navire belge ne jouissait plus d'aucune faveur pour l'importation du sel, le fret pour nos écorces sur Liverpool serait de suite doublé et porté au chiffre de celui de Dublin, port vis-à-vis de Liverpool; cette augmentation de fret qui serait de 10 p. % de la valeur ferait un tort considérable à l'exportation de ce produit

du sol. La Belgique a une concurrence à soutenir sur ce marché important de l'ouest de l'Angleterre et toute augmentation serait nuisible à ce commerce. Il est d'une bonne politique commerciale d'un pays d'avoir des occasions fréquentes et peu coûteuses pour l'exportation de ses produits. Les navires belges ayant une cargaison assurée pour le retour, se dirigent vers Liverpool et, au lieu de partir sur lest, ils prennent des chargements à un fret excessivement bas. Il est arrivé souvent qu'une opération en céréales dépendait d'un six pence par quarter, et si on n'avait pas eu des navires belges à bon compte, la conséquence aurait été de payer double fret et l'exportation se serait trouvée par ce fait arrêtée.

Le § 2 du n° 2 de l'art. 5 soulève la question la plus importante du traité; c'est l'assimilation du sel de source au sel brut, non-seulement pour l'usage des fabriques de produits chimiques et autres industries, qui jouissent de l'exemption des droits d'accises, mais encore pour la consommation intérieure. Cette disposition a fait l'objet principal de la discussion dans les diverses sections. La 1^{re} demande plusieurs renseignements sur l'existence de nos salines, quel effet en ressentira notre navigation, si le consommateur a la perspective d'y trouver de l'avantage?

La 2^e section décide que le Gouvernement sera prié, lors des ratifications du traité, de prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'Angleterre n'importe pas de sel raffiné comme sel brut, afin qu'aucune concurrence ne soit faite à nos salines.

Les 3^e et 4^e sections demandent également si l'assimilation du sel de source au sel de roche ne sera pas désastreuse à nos salines.

La 5^e section fait observer que le sel de source est un sel raffiné, et que s'il doit être admis en Belgique comme sel brut, la ruine de nos sauneries serait complète.

La section centrale a vu dans cette assimilation une grave difficulté; elle craignait que le gouvernement britannique aurait pu exiger l'introduction, en Belgique, d'une sorte de sel raffiné, aux mêmes droits d'entrée et d'accises que le sel brut. L'industrie de nos sauneries est importante dans notre pays, elle avait droit aux sympathies du Parlement; aussi, avant de prendre une résolution sur le traité, la section centrale s'est-elle adressée à M. le Ministre des Affaires Étrangères pour connaître l'opinion du Gouvernement sur les craintes exprimées par les diverses sections. Elle a en même temps émis l'opinion, qu'il était désirable qu'avant la discussion publique, notre plénipotentiaire se fût entendu avec le Cabinet de Londres, pour fixer le sens de cette clause du traité, de manière à ne pas compromettre l'existence de nos salines. Elle disait, en outre, qu'elle ne voyait aucune difficulté à admettre ce sel à l'usage de nos fabriques et autres industries qui jouissent de l'exemption du droit d'accises.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

« La clause du traité relative au sel de source a été, en Belgique, l'objet d'appréciations non moins diverses que les intérêts auxquels elle venait toucher.
 » Favorable, d'un côté, aux consommateurs, de l'autre elle alarmait les raffineries.
 » Pour les fabriques de produits chimiques, c'était une innovation depuis longtemps sollicitée. La navigation ni le trésor ne pourraient en éprouver de
 » dommage.

» Des requêtes, qui naturellement aboutissaient à des conclusions opposées,

» parvinrent au Gouvernement. Pour concilier, autant que possible, tous les
 » intérêts, le Gouvernement du Roi a cru devoir s'entendre avec le Gouverne-
 » ment de Sa Majesté britannique. La section centrale trouvera ci-joint :

» 1^o Le texte d'un protocole signé à Londres, le 3 février 1852 ;

» 2^o Le texte d'une déclaration explicative annexée au protocole.

» Le § 1^{er} du protocole déclare que le sel de source ne sera admis comme sel
 » brut que pour les usages exempts d'accise.

» Le § 2 fixe le traitement respectif du sel anglais et du sel français, pour ce
 » qui regarde la déduction de l'accise.

» Le § 3 assimile le pavillon anglais au pavillon français pour le transport de
 » France en Belgique des sels de toute origine.

» La déclaration explicative ne contient que des dispositions réglementaires,
 » conformes aux clauses du traité ou du protocole additionnel.

» Voici le texte du protocole et celui de la déclaration :

» *Protocole de la conférence tenue au Foreign-Office, le 3 février 1852, entre*
 » *les plénipotentiaires de la Belgique et de la Grande-Bretagne.*

» Les plénipotentiaires sont convenus de consigner, dans le présent protocole,
 » les dispositions suivantes qui seront considérées comme formant partie inté-
 » grante du traité de commerce et de navigation conclu, le 27 octobre 1831, entre
 » Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine du royaume-uni de la
 » Grande-Bretagne et de l'Irlande, et qui seront ensuite converties en une décl-
 » ration à signer lors de l'échange des ratifications du dit traité.

» § 1. Il est entendu que le sel de source anglais ne sera considéré comme sel
 » brut, à l'importation en Belgique, que dans les cas où la législation belge permet
 » d'accorder l'exemption de l'accise. Ces cas sont, dans l'état actuel des choses :

» A. La destination aux fabriques de produits chimiques ;

» B. La destination à l'amendement des terres ;

» C. La destination à l'alimentation du bétail ;

» D. La destination à la salaison du poisson.

» § 2. Si le sel français raffiné en Belgique continue, après le 10 août 1852, à
 » jouir d'une déduction de plus de 7 p. % du droit général de l'accise, le sel anglais
 » raffiné en Belgique jouira, à partir de la même époque, d'une déduction de
 » l'accise qui ne pourra être inférieure de plus de 7 p. % à la déduction accordée
 » au sel français.

» § 3. Le pavillon britannique est assimilé au pavillon français pour le transport
 » du sel de France en Belgique.

» Il a été aussi convenu qu'une explication des conditions nécessaires pour que
 » le sel anglais jouisse des avantages qui lui sont attribués et des formalités qui
 » devront être remplies, sera annexée au présent protocole.

» Les plénipotentiaires sont convenus de plus que le traité du 27 octobre 1831
 » ne sera mis en exécution de part et d'autre, qu'à partir du 31 mars 1852, et que
 » l'échange des ratifications aura lieu le plus tôt possible avant ce jour.

» Signés, SYLVAIN VAN DE WEYER,

» GRANVILLE,

» HENRY LABOUCHÈRE. »

Explication annexée au protocole du 5 février 1852.

« Pour jouir des avantages qui lui sont attribués, le sel de source anglais
» devra :

» 1° Être accompagné d'un certificat d'origine délivré par l'agent consulaire belge
» placé sur les lieux de production;

» 2° Être déclaré, en Belgique, pour l'une des destinations qui jouissent de
» l'exemption de l'accise, en remplissant les formalités prescrites, en pareils cas,
» par la législation belge, formalités qui seront pour le sel de source anglais les
» mêmes que pour les sels bruts d'autres pays destinés aux mêmes usages.

» Moyennant ces deux conditions, le sel de source anglais sera admis en fran-
» chise de droit d'entrée, s'il a été importé sous pavillon belge, et au droit de
» fr. 1-40 en principal par 100 kilogrammes, s'il a été importé sous pavillon
» britannique, et il sera de plus exempté de droit d'accise.

» Les intéressés seront libres de mettre le sel de source anglais en entrepôt aux
» mêmes conditions qui sont imposées à l'entreposage du sel brut proprement
» dit; et, en ce cas, les formalités ci-dessus indiquées ne seront exigées qu'à la
» sortie d'entrepôt.

» Le sel de source anglais, expédié en transit par les chemins de fer de l'État en
» Belgique, soit directement, soit en passant par les entrepôts du pays, et qu'il
» ait été importé par navires belges ou par navires anglais, sera exempt de tout
» droit d'entrée, d'accise ou de transit, ainsi que de toute dénaturation, sauf les
» mesures à prendre par l'administration belge pour prévenir la fraude, mesures
» qui seront les mêmes pour le sel anglais que pour tout autre.

» Signés, SYLVAIN VAN DE WEYER.

» GRANVILLE.

» HENRY LABOUCHEÈRE. »

Il résulte de cette communication que le Gouvernement britannique renonce entièrement à l'importation du sel de source assimilé au sel brut pour l'usage alimentaire de la Belgique. Cette renonciation de la part de l'Angleterre donne une légitime satisfaction aux sauniers belges qui se trouvent dans la même position qu'avant la conclusion du traité. Quant au sel qui peut être introduit en Belgique en exemption du droit d'accise et qui est destiné pour les fabriques, la Grande-Bretagne conserve l'avantage qui lui a été accordé par le traité; et quelle raison aurait le Gouvernement belge de ne pas admettre l'introduction du sel de source pour les établissements de produits chimiques, si les fabricants trouvent qu'il peut être employé avec bénéfice pour leur industrie? Ils emploient actuellement du sel marin de plusieurs autres pays. Un mot maintenant pour prouver que le sel importé pour les fabriques sera dûment expédié vers ces établissements et que le trésor d'un côté, les sauniers de l'autre, n'ont à cet égard aucune fraude à craindre. Quand le navire de mer arrive dans un port belge, le consignataire doit déclarer à l'administration des douanes et des accises la destination qu'il donne au sel. Si c'est du sel brut, il a la faculté d'expédier sur un entrepôt, ou en exemption de droits pour quelques industries, sur le crédit permanent d'un négo-

ciant en gros, sur le crédit à termes d'un saunier, ou pour la consommation ; dans ces trois derniers cas, ce sel est passible, en vertu de la loi du 5 janvier 1844, du droit d'accise de 18 francs par 100 kilogrammes. Si c'est du sel de source, le consignataire peut seulement le déclarer pour l'entrepôt, et en destination d'une fabrique de produits chimiques ; à cet effet, le fabricant doit remettre un certificat, délivré par l'administration des accises, constatant qu'il a droit à employer telle quantité ; à l'arrivée devant la fabrique, le poids du sel est vérifié de nouveau, et, en présence des employés, il doit être altéré. Il y a, en outre, d'autres garanties dans la loi de 1844. Si le sel de source, qui est sel raffiné, est déclaré pour la consommation, il est soumis, comme sel fabriqué, au paiement du droit d'entrée fixé par le tarif de 1822, qui est de fr. 53-92, avec 16 p. % additionnels par 100 kilogrammes, ce qui fait ensemble fr. 59-53, tandis que le droit d'accise sur le sel brut n'est que de 18 francs ; la différence est une protection suffisante, quand on veut considérer que la valeur du sel en elle-même n'est que de 5 francs par 100 kilogrammes.

Tout ce qui précède répond aussi, en partie, aux questions posées par la 1^{re} section. Il ne reste qu'à dire un mot sur les effets que la navigation nationale ressentira de l'importation du sel de source pour les établissements qui ont l'exemption des droits d'accise. Cette qualité de sel étant, pour cet usage, assimilée au sel brut, est par conséquent libre à l'entrée, importée par navire belge ; elle est soumise au droit de fr. 4-32 avec 16 p. % par 100 kilogrammes, quand elle est importée par navire étranger. Ce droit est réduit de $\frac{2}{3}$ en faveur du pavillon britannique. (§ 1 du n° 2 de l'art. 5.)

Pour l'importation du sel de France, les navires anglais sont assimilés aux navires français ; mais pour jouir de cette faveur, il reste entendu que le sel doit être réellement chargé en France. Pour le sel étranger autre que le sel français, il ne suffit nullement que le navire entre dans un port français sans charger ou décharger, dans le seul but de changer de papiers ; mais le sel doit sortir réellement des entrepôts et être embarqué dans un port français, à bord d'un navire anglais ; et pour garantie contre toute fraude, ces faits doivent être prouvés par des certificats des agents consulaires belges.

Le § 3 du n° 2 de l'art. 5 lève la prohibition qui frappe le transit, par le territoire belge, du sel importé par navire belge ou anglais.

Un membre de la 5^e section a prétendu, bien que favorable à la liberté entière du transit, que la Belgique aurait dû attendre, pour faire cette concession, jusqu'au traité avec le Zollverein, que peut-être le transit du sel aurait été un moyen d'obtenir un avantage de ce dernier pays. La même section a demandé si le sel raffiné pourra transiter comme le sel brut. A cette question, M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu par la note suivante :

- « Cette question doit se résoudre affirmativement.
- » Quelques explications suffiront pour en faire apprécier la véritable portée.
- » Il faut remarquer, d'abord, que la franchise de transit accordée à l'Angleterre
- » s'applique exclusivement au transit par les chemins de fer de l'État
- » Le sel raffiné anglais transitant par la Belgique pourrait être destiné :
- » A. Aux Pays-Bas. — Le sel brut est libre de droits d'entrée dans les Pays-
- » Bas, non-seulement sous pavillon néerlandais, mais même sous pavillon

» étranger. Nous ne plaçons pas de *sel raffiné* dans les Pays-Bas. Le droit d'entrée est de 16 florins par 100 kilogrammes. Le sel anglais peut, d'ailleurs, arriver sur le marché néerlandais par d'autres voies que la voie belge ; mais l'élévation du tarif néerlandais l'en repousse.

» Voici les chiffres de l'importation du sel raffiné anglais dans les Pays-Bas, pendant les trois dernières années :

1848.		396 kilogrammes.
1849.		697 id.
1850.		492 id.

» *B.* Au Zollverein.— Le sel brut est prohibé à l'entrée du Zollverein.

» La fourniture du sel raffiné nécessaire à la consommation des provinces rhénanes se fait par voie de concession ou d'adjudication.

» Nous avons expédié vers la Prusse :

En 1848,	505,000 kilogrammes.	 fr.	35,000
En 1849,	467,000 id.		33,000
En 1850,	461,000 id.		32,000

» Le sel raffiné anglais viendra-t-il, nonobstant la véritable prime d'exportation dont jouit le nôtre, faire concurrence à celui-ci dans les provinces rhénanes? Cela n'est guères probable ; mais, dans tous les cas, ce sera par une voie que le traité du 27 octobre n'a point ouverte.

» Depuis que la Hollande (1850) a affranchi de tout droit le transit du sel et que le fret de Rotterdam à Cologne par eau est descendu au taux où il est actuellement fixé pour les marchandises pondéreuses destinées à la Prusse, à savoir 80 à 90 centimes par 100 kilogrammes, la prohibition du transit du sel en destination du Zollverein eût été inutilement conservée en Belgique.

» *C.* A la France.

» Voici le tarif français :

» Par terre et par les frontières de Belgique.	fr.	2.00 par 100 kilogrammes.
» Par terre et par les frontières de l'Est et du		
» Midi	0.50	id.
» Par mer, sous pavillon français	0.50	id.
» Par mer, sous pavillon étranger.	4.00	id.

» Exportation de sel raffiné de Belgique vers la France, moyenne de 1849-1850 (1) :

160,000 kilogrammes.		44,000 francs.
----------------------	-----------	----------------

» Il est à remarquer que cette exportation s'est faite par toute voie de terre, tandis que le transit du sel anglais par la Belgique n'est autorisé que par chemin de fer. L'Angleterre peut, d'ailleurs, expédier par mer les sels qu'elle livre au nord de la France et même le droit d'entrée est moindre par cette voie que par la voie belge. »

(1) La prohibition a été levée par la loi du 28 décembre 1848.

La Chambre remarquera, par la réponse du Gouvernement, que le transit par le chemin de fer de l'État est seul permis ; le dernier paragraphe de l'art. 5 doit être compris dans ce sens et être mis en rapport avec l'art. 10 qui traite uniquement le commerce de transit et dans lequel, par règle générale, il est clairement spécifié qu'il s'agit du chemin de fer de l'État. Le transit du sel sera seulement une concession nominale ; on doit craindre que la Belgique ne puisse jamais soutenir la concurrence avec la Hollande, à cause des moyens économiques de transport par le Rhin ; d'après la note du Gouvernement, le fret de Rotterdam à Cologne est de 80 à 90 centimes par 100 kilogrammes, tandis que par le chemin de fer d'Anvers à Cologne il est de fr. 1-70 par 100 kilogrammes et d'Ostende, de fr. 2-30.

ART. 6. L'art. 6 n'a soulevé aucune discussion dans les sections. La concession d'assimiler les entrepôts transatlantiques aux pays de provenance peut, dans certains cas, présenter un avantage aux possessions britanniques en Amérique ainsi qu'au pavillon anglais.

Il est toujours préférable que de telles assimilations soient faites par des traités plutôt que par des règles générales.

ART. 7. **ART. 7.** La Belgique s'oblige à rembourser aux navires britanniques, le péage sur l'Escaut. Cet article a donné lieu aux observations suivantes de la 4^e section. Un membre regrette que l'on stipule constamment, en faveur de toutes les nations, le remboursement du péage sur l'Escaut. Il fait remarquer que si ce remboursement n'avait lieu que pour les nationaux, les grandes puissances seraient intéressées à faire abolir ce péage. De la manière dont on procède, ce droit devient perpétuel. Cette opinion est combattue ; on fait remarquer que supprimer le remboursement, ce serait nuire à l'Escaut en faveur du Rhin.

La section ne s'est pas prononcée sur ces observations, mais a décidé de les transmettre à la section centrale ; elles ont été reproduites par l'honorable rapporteur de la section et ont été communiquées au Gouvernement. La section centrale a reçu la réponse suivante du chef du Département des Affaires Étrangères :

« Ce n'est point une chose nouvelle. Nos autres traités contiennent, généralement, la même clause et on peut dire que l'Angleterre était presque le seul pays qui n'eût pas obtenu cette garantie.

» Le Gouvernement n'est pas sorti, en cette occasion, du système qu'il a toujours professé relativement au remboursement du péage de l'Escaut, à savoir que la garantie de ce remboursement est une vraie concession de notre part et que les États étrangers ne peuvent l'acquérir qu'à titre onéreux.

» Or, on ne doit pas perdre de vue que nous n'accordons à l'Angleterre qu'une réciprocité incomplète en matière de navigation, en retour de la complète assimilation de notre pavillon au pavillon britannique. Il n'y a donc eu rien que d'équitable à faire figurer le remboursement du péage de l'Escaut parmi nos concessions. Je n'ai pas besoin de rappeler que, de fait, c'est une faveur dont l'Angleterre était déjà en possession. »

ART. 8. Par l'art. 8, le pavillon belge est entièrement assimilé au pavillon britannique pour l'importation, en Angleterre et dans ses colonies, des marchandises des pays étrangers ; par suite de cette assimilation, l'ordonnance royale du 30 janvier 1826

qui frappait d'une surtaxe de 20 p. % l'introduction des marchandises sous pavillon belge, vient à disparaître. Cette ordonnance était défavorable à la Belgique, mais comme l'art. 11 du dernier *navigation act* n'a pas de limites, cette surtaxe aurait encore pu être par la suite considérablement élevée; le Gouvernement britannique avait le pouvoir d'augmenter et même de mettre des droits d'entrée et de sortie élevés sur les marchandises actuellement libres à l'importation et à l'exportation, afin, dit l'acte susdit, de compenser les désavantages qui pourraient peser sur la navigation britannique dans les ports étrangers.

Cette nouvelle surtaxe dont la Belgique était continuellement menacée vient aussi à disparaître; les avantages que l'art. 8 accorde maintenant à la marine marchande belge consistent à pouvoir introduire en Angleterre, n'importe de quel pays étranger, même des colonies britanniques, toutes sortes de marchandises, sans aucune augmentation et aux mêmes droits d'entrée que le pavillon anglais. Il était impossible aux navires belges, avec la surtaxe actuelle, d'importer dans le royaume-uni des marchandises, qui étaient frappées des droits d'entrée d'une certaine importance, telles que le sucre, le café, le tabac, etc. Le café, par exemple, paye depuis le 13 avril 1851 un droit uniforme de 3 pence par livre ou 700 francs par 1,000 kilogrammes; la surtaxe était de 140 francs, le double du fret de Brésil en Europe. Si un de nos navires se trouvait à la Havane, il ne pouvait non plus, à cause de la surtaxe, être affrété pour l'Angleterre. La suppression des 20 p. % aura aussi une certaine influence sur nos produits importés directement dans le royaume-uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Avant la dernière réforme de sir Robert Peel, il existait des droits d'entrée sur plusieurs articles qui avaient une certaine importance pour la navigation.

La Belgique envoyait à Valparaiso des navires chargés en partie de nos produits; bien qu'il y eût souvent du minerai de cuivre à charger pour Swansea, qui était frappé à cette époque d'un droit de 3 à 6 livres par tonneau, il était impossible aux navires belges, à cause des 20 p. %, de charger cette marchandise pour l'Angleterre. Le dernier changement de tarif a porté le droit à 1 shelling par tonneau, et par le traité la surtaxe vient à disparaître. En un mot, le pavillon belge sera à l'avenir traité en Angleterre, comme son propre pavillon, pour ce qui regarde la navigation étrangère, et il aura les mêmes avantages que celui de la Sardaigne, des États-Unis, de la Suède, des Pays-Bas, etc.

L'art. 9 a rapport aux exportations; les deux nations sont placées sur le même pied; toutes les marchandises sont libres à la sortie en Angleterre, excepté les montres et horloges incomplètes, et les matières premières d'un métal inférieur à l'argent devant servir à la passementerie et à la fabrication de galon et des boutons. ART. 9.

Le Gouvernement a le pouvoir, quand il le juge nécessaire, de prohiber l'exportation des armes et munitions de guerre, de la poudre à tirer, de la potasse et perlasse, des victuailles pour l'armée de terre et de mer et des provisions de toute nature propres à la nourriture de l'homme.

L'art. 10 est relatif au transit; il lève la prohibition et supprime les droits spéciaux sur quelques marchandises encore soumises au paiement des dits droits, à l'exception, comme il se trouve dit au § 2 de l'article, de la poudre à tirer et des ART. 10.

fers et, pour la destination de la France, des fils et tissus de lin et de la houille; il en résulte que les droits de transit sur le bétail, les chevaux, les draps et casimirs et les ardoises sont supprimés et que la prohibition du transit sur le poisson, le sel brut ou raffiné, et le sucre raffiné, les sirops et mélasses, est levée pour toute expédition faite par le chemin de fer de l'État. Le charbon de terre est aussi déclaré libre au transit, excepté vers la France; pour cette destination il continuera à payer le droit de 6 francs par 1,000 kilogrammes. Deux États sont reliés seulement à la Belgique par le chemin de fer, la France et l'Allemagne; par le fait, il est impossible d'envoyer du charbon anglais dans les provinces rhénanes.

Depuis longtemps l'Écosse avait sollicité la levée de la prohibition du transit du hareng; la section centrale regrette que la Belgique ait fait cette concession sans avoir obtenu de l'Angleterre un avantage pour nos pêcheurs: il aurait été naturel que l'industrie du littoral qui doit faire une concession eût obtenu une compensation dans le Royaume-Uni. La prohibition est maintenue pour les fers de toute espèce; ils sont avec la houille les seules industries qui continuent à être favorisées pour le transit. Nous exprimons le vœu de voir disparaître de notre législation le paragraphe du n° 1 de l'art. 9 de la loi sur le transit du 6 août 1849, paragraphe relatif à la prohibition du fer. Le libre transit de cette marchandise pourrait, dans de certains cas, provoquer un accroissement de transport par notre chemin de fer et être favorable, par conséquent, aux intérêts du trésor. De son côté le commerce belge jouira en Angleterre du traitement le plus favorisé pour le transit.

ART 11. Par l'art. 11, l'Angleterre se réserve tout son important commerce du cabotage. Dans ce rapport cette question a déjà été rencontrée et il a été prouvé, d'une manière positive, que cet avantage est immense pour la marine marchande britannique; le mouvement de transport entre le Royaume-Uni et les îles de Guernsey, Jersey, Alderney, Sark et Man (*) fait aussi partie du commerce côtier.

Le système anglais de cabotage comprend non-seulement le transport de marchandises, mais aussi celui des passagers; de plus ce ne sont pas uniquement les bâtiments étrangers qui sont exclus de cette faveur, mais aussi les équipages. L'art. 7 de l'acte de navigation oblige 1° tous les navires anglais à être commandés par des sujets britanniques; 2° quand le navire est employé au commerce du cabotage ou à la pêche, tous les hommes de l'équipage doivent être Anglais, et 3° quand le bâtiment fait des voyages à l'étranger, le quart de l'équipage au plus peut être composé de marins étrangers. Cette obligation a peut-être, pour l'Angleterre, un côté politique, mais il n'en résulte pas moins que les capitaines et les matelots étrangers se trouvent exclus de la marine marchande britannique; ce serait un exemple à suivre pour la Belgique. Depuis longtemps on a réclamé, dans l'intérêt de nos marins, une protection semblable; la majorité de la section centrale soumet de nouveau cette question au Gouvernement et exprime le vœu que la Législature soit bientôt saisie d'un projet de loi sanctionnant ce principe. En

(*) Art. 3 du bill du 26 juin 1849.

Belgique, le cabotage par mer n'existe pas, mais les navires étrangers ont cependant un certain avantage; ils peuvent prendre des marchandises en destination de trois villes différentes : par exemple un navire peut charger à Londres, décharger un tiers à Ostende, le second tiers à Bruges et le restant à Gand. Ce transport, on doit l'avouer, est au détriment de nos bateliers, qui ont un droit de patente à payer, tandis que les étrangers, qui arrivent avec des navires de mer dans l'intérieur du pays, après avoir déchargé une partie dans un port, se rendent plus loin et sont exempts de ce droit de patente.

Le 2^e § de l'art. 11 maintient, pour chaque pays, ses exemptions et ses primes pour la pêche. Un doute à cet égard avait cependant été soulevé par un membre de la 5^e section. M. le Ministre des Affaires Étrangères, consulté sur la question, a répondu :

« Les privilèges de la pêche nationale sont très-explicitement réservés par le » traité. »

Les importations des produits de la pêche, considérés comme marchandises et soumises au droit d'entrée fixé par le tarif actuellement en vigueur, pourront se faire par navire anglais comme par navire belge.

L'art. 12 est un des plus importants pour la navigation belge; il admet enfin ART. 12. en Angleterre nos navires sur le même pied que les navires nationaux, aussi bien pour les droits de port perçus au profit du Gouvernement, que pour ceux qui se perçoivent pour compte des communes, corporations ou établissements quelconques. Plusieurs corporations, d'après leurs statuts approuvés par des actes de Parlement, sont admises à réclamer des navires étrangers, des droits de feu, de pilotage et autres, plus élevés que des navires anglais. La 5^e section a désiré avoir à cet égard quelques explications et a chargé son rapporteur de demander en section centrale à M. le Ministre des Affaires Étrangères, « s'il est bien entendu » que si, dans le Royaume-Uni, il se trouve des corporations, qui prétendent ne » pas se soumettre au traité, c'est le gouvernement anglais qui doit payer la diffé- » rence entre les deux pavillons. » M. le Ministre a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

« Nos navires ne peuvent, d'après le traité, être grevés en Angleterre de droits » de port autres ou plus élevés que les droits de même nature qu'acquittent les » navires britanniques eux-mêmes. L'engagement est formel. Quant aux moyens » d'exécution, le choix en appartient à la partie qui s'est obligée. C'est donc au » gouvernement britannique qu'incombe le soin de s'entendre avec les corpo- » rations pour que celles-ci ne perçoivent pas sur les navires belges d'autres taxes » que sur les navires anglais.

» Dans la pratique, l'État rembourse ces corporations des bénéfices dont elles » sont privées par suite de l'assimilation des navires étrangers aux navires natio- » naux.

» Le tableau ci-joint donne une idée exacte de la manière dont les choses se » passent. »

D'après le tableau officiel joint à la réponse, il résulte effectivement que le gouvernement anglais rembourse aux diverses corporations, la différence provenant de l'assimilation des navires étrangers aux navires anglais. La somme

payée de ce chef, par le gouvernement britannique, s'est élevée, en 1847, à liv. st. 33.915-11-11 ou environ 850,000 francs.

Les ports où cette différence des frais se monte à un chiffre assez élevé, sont ceux de Liverpool, Hull, Newcastle et Dublin. Ainsi il est clairement établi que, dans aucun cas, nos navires ne payeront dans la Grande-Bretagne, tant à l'entrée qu'à la sortie, des frais de port plus élevés que les navires anglais. Cet article est un avantage réel pour nos navires et un acte de justice.

Pour en avoir une idée, la section centrale joint au rapport deux tableaux, annexes *H* et *I*, des frais de port d'un navire anglais et d'un navire belge à Liverpool et à Dublin. En Belgique, les navires anglais étaient traités, quant aux frais qui se perçoivent pour compte du Gouvernement belge, comme nos propres navires; il y avait seulement une légère différence pour les charges locales; ainsi le trésor public n'aura aucune perte de ce chef. Quelques administrations communales seront obligées d'assimiler les navires anglais aux navires belges, pour la perception des taxes qui appartiennent à la commune.

ART. 13. L'article 13 est réglementaire pour reconnaître la nationalité des navires. En examinant cette clause du traité, la 5^e section a exprimé le vœu que le Gouvernement présente le plus tôt possible un projet de loi concernant les constructions navales, et en même temps pour la naturalisation des navires étrangers. La loi qui accordait des primes est expirée depuis le 31 décembre dernier. Le désir de la 5^e section a été communiqué à M. le Ministre des Affaires Étrangères qui a fait la réponse suivante :

« Le Gouvernement se propose de faire connaître ses vues à cet égard lors » de la discussion des mesures, qui doivent former le complément des traités. »

A cette occasion, et en présence de la déclaration faite dans la séance du 23 décembre dernier par le chef du Département des affaires Étrangères, que les primes ne seraient plus renouvelées, la section centrale engage le Gouvernement à présenter un projet de loi, tendant à abolir les droits d'entrée sur tous les matériaux nécessaires pour construire et gréer un navire.

ART. 14. L'art. 14 n'a besoin d'aucune explication.

ART. 15. L'art. 15 admet que les navires des deux États pourront décharger une partie de leur cargaison dans un port et le restant dans un autre port. Nous avons déjà fait remarquer que cette facilité existe en Belgique, depuis la loi générale de 1822, non-seulement pour les ports de mer, mais encore pour des ports situés sur des canaux.

ART. 16. L'art. 16 traite la question de l'échouement des navires et la taxe de sauvetage; il déclare que les navires des deux nations seront assujettis aux mêmes formalités et droits. La question du sauvetage est d'une importance réelle pour la marine marchande.

Il arrive dans la Manche que des canotiers se rendent à bord des navires pendant le mauvais temps, pour les piloter dans le port le plus voisin; mais, quand le navire est entré, au lieu de réclamer le salaire ordinaire de pilotage, ils exigent souvent des droits de sauvetage; la section centrale l'espère qu'à l'avenir tous les

agents consulaires belges dans la Grande-Bretagne prendront un soin particulier à défendre, dans des cas semblables, les intérêts de la navigation belge, et qu'ils auront le courage de combattre les prétentions exagérées des canotiers. Elle approuve la rédaction de cet article, qui présente certaines garanties aux navires belges qui sont forcés d'entrer avec avaries dans un port anglais.

L'art. 17 a rapport aux consuls ; un article semblable se trouve inscrit dans ART. 17. tous les traités et il est inutile de faire ressortir ici les services qu'un consulat doit rendre au commerce et à la navigation.

Par l'art. 18 la liberté individuelle est garantie ; en outre les habitants des deux ART. 18. pays seront libres de choisir, pour gérer leurs affaires, l'agent qui leur convient. Rien n'est plus gênant, dans le commerce, que d'être obligé d'employer telle ou telle entremise. Avec les principes de liberté qui commencent à dominer dans le monde commercial, il faut aussi rendre le négociant libre de faire ses affaires par lui-même ou par son fondé de pouvoir. Agir autrement, c'est encourager les privilèges et augmenter les frais.

L'art. 19 fixe le terme de la durée du traité à sept ans et plus, aussi longtemps ART. 19 ET 20. qu'il ne sera pas dénoncé, et d'après l'art. 20 les ratifications devaient avoir lieu à Londres avant le 1^{er} janvier dernier. De nouvelles négociations ayant eu lieu, le terme des ratifications a dû être reculé, et le protocole du 3 février 1852 indique le 31 mars prochain pour la mise en vigueur du traité.

Par un article additionnel les navires portant pavillon des îles Ioniennes ART. 19 ET 20. jouiront de tous les avantages accordés aux navires anglais en Belgique, et réciproquement les mêmes faveurs sont accordées aux navires belges dans ces îles. Cette réciprocité ne commencera à courir qu'à compter du jour où le gouvernement des îles Ioniennes aura déclaré admettre les navires belges sur le pied des navires nationaux. La section centrale a désiré savoir à quelle époque cet article serait mis en vigueur ; elle a réclamé à cet égard une explication du Gouvernement. M. le Ministre des Affaires Étrangères a remis la note suivante :

« L'article additionnel du traité relatif aux îles Ioniennes, sera notifié au lord » haut-commissaire par le Gouvernement anglais et aucune démarche n'est » nécessaire de notre part à ce sujet. C'est ainsi que cela a eu lieu à l'égard des » autres puissances qui ont fait des traités avec la Grande-Bretagne. »

Bien que le texte de l'article additionnel lui parût assez clair, la section centrale a voulu s'assurer que le pavillon anglais proprement dit n'aurait, dans aucun cas, pu réclamer les avantages du traité, pour les relations entre les îles Ioniennes et la Belgique.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu comme suit :

« Les îles Ioniennes ne sont pas une colonie britannique. C'est un état placé » sous la protection de l'Angleterre.

» Le pavillon ionien sera assimilé au pavillon belge pour l'intercourse entre les » îles Ioniennes et la Belgique, comme le pavillon anglais est assimilé au pavillon » belge pour l'intercourse entre la Grande-Bretagne ou ses colonies, et la Belgique.

» Il n'y a, à cette règle, d'autre restriction que celle qui regarde le sel.

» Le traitement des navires anglais, pour les importations d'ailleurs que d'Angleterre et des colonies britanniques, est défini par les art. 4 et 5 du traité. »

Les îles de Corfou, Céphalonie, Zante, Maura, Ithaca, Cerigo et Paos avec leurs dépendances étant un état indépendant, ce sont seulement leurs navires qui seront assimilés aux navires belges pour l'importation des marchandises en Belgique, et la réciprocité a lieu pour les navires belges.

La section centrale a désiré connaître la législation de ces îles ; elle s'est adressée au Gouvernement pour savoir si les marchandises anglaises y avaient à l'importation une faveur et s'il existait une différence entre le pavillon ionien et le pavillon étranger.

Voici la réponse de M. le Ministre des Affaires Étrangères :

« Les marchandises anglaises sont traitées comme les autres, mais le pavillon ionien jouit d'une remise des droits d'entrée sur les marchandises qu'il importe, sans distinction de provenance. Cette remise varie selon les articles.

» Elle est accordée au pavillon anglais et aux pavillons étrangers assimilés.
» Elle le sera, par conséquent, au pavillon belge. »

Les pavillons étrangers qui jouissent en ce moment des mêmes faveurs que le pavillon ionien, sont : les pavillons anglais, autrichien, grec, napolitain, russe et toscan. La section centrale joint au rapport un extrait du tarif des droits d'entrée perçus à l'importation de ces îles, pour les marchandises qui concernent spécialement la Belgique. (Annexe K.)

Dans le cercle qui vient d'être parcouru, nous nous sommes efforcés de rassembler avec soin tous les éléments de la discussion. Nous avons mis sous vos yeux la législation ancienne et présente de l'empire britannique ; nous avons examiné successivement avec impartialité les intérêts de notre commerce, de l'industrie et de la navigation ; nous avons aussi voulu nous assurer si les concessions faites de part et d'autre pouvaient nuire aux besoins et aux relations des deux pays ; nous avons exposé avec franchise ce que la Belgique peut attendre d'un changement radical de système, en tenant compte toutefois des législations actuellement en vigueur chez nos voisins ; enfin, nous avons démontré quels seront les avantages et les désavantages de cette convention internationale. En embrassant d'une manière pratique toutes les parties de ces immenses questions, nous avons pensé que l'exposé complet de nos travaux présenterait le caractère d'un long et consciencieux examen ; nous avons cru accomplir scrupuleusement le devoir qui nous était imposé, et nous nous sommes efforcés de répondre ainsi à la confiance de la Chambre et à l'attente de la Belgique commerciale, industrielle et maritime.

La section centrale, sans approuver cependant toutes les opinions émises dans le rapport, admet, à l'unanimité, le traité conclu à Londres, le 27 octobre 1851, et tel qu'il a été modifié par le protocole du 5 février 1852.

Le Rapporteur,
JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,
DE LEHAYE.

ANNEXES.

ANNEXE A.

GRANDE-BRETAGNE.

Tarif des droits d'entrée.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	IMPORTATIONS	
		DES POSSESSIONS BRITANNIQUES.	DE L'ÉTRANGER.
Articles fabriqués de tissus de coton et de laine.....	Valeur.....	5 p. %.	10 p. %.
Orge perlée.....	51 kilog.....	6 p.	1 sh.
Bière.....	Par 52 gallons.	20 sh.	20 sh.
Bottines et souliers pour dames.....	Dozains de paires.	5 à 7 sh.	5 à 7 sh.
Id. id. pour hommes.....	Id.....	7 à 14 sh.	7 à 14 sh.
Boîtes et caisses vides.....	Valeur.....	5 p. %.	10 p. %.
Briques (hollandaises).....	1,000.....	5 sh.	10 sh.
Id. autres.....	Id.....	7 sh. 6 p.	15 sh.
Objets manufacturés de bronze.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Beurre.....	51 kilog.....	2 sh. 6 p.	10 sh.
Boutons en métal.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Chandelles de spermaceti.....	Livre.....	3 p.	5 p.
Id. de cire.....	Id.....	2 p.	2 p.
Id. de suif.....	51 kilog.....	5 sh.	5 sh.
Cassia lignea.....	Livre.....	1 p.	3 p.
Barriques vides.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Voitures.....	Id.....	10 id.	10 id.
Chaux préparée.....	Id.....	5 id.	10 id.
Fromage.....	51 kilog.....	1 sh. 6 p.	5 sh.
Cerises vertes.....	Valeur.....	5 p. %.	5 %.
Chicorée moulue.....	Livre.....	6 p.	6 p.
Id. brute et verte.....	51 kilog.....	20 sh.	20 sh.
Cannelle.....	Livre.....	5 p.	6 p.
Horloges.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Cacao.....	Livre.....	1 p.	2 p.
Café.....	Id.....	5 p.	5 p.
Minerai de cuivre.....	1,015 kilog...	1 sh.	1 sh.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	IMPORTATIONS	
		DES POSSESSIONS BRITANNIQUES.	DE L'ÉTRANGER.
Cuivre en barres et planches.....	1,015 kilog...	2 sh. 6 p.	2 sh. 6 p.
Id. ouvré.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Cordages (agrés) non à bord d'un navire.....	51 kilog.....	6 sh.	6 sh.
Id. à bord ou destiné pour un navire anglais.....	°	Libre.	Libre.
Id. autres.....	Valeur.....	2 ½ p. %.	5 p. %.
Bouchons.....	Livre.....	8 p.	8 p.
Liège en planches, préparé.....	51 kilog.....	16 sh.	16 sh.
Céréales.....	Quarter.....	1 sh.	1 sh.
Farine.....	51 kilog.....	4 ½ p.	4 ½ p.
Crayons.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Cristallerie.....	Id.....	10 id.	10 id.
Dés.....	Paire.....	1 l. 6 sh. 2 p.	1 l. 6 sh. 2 p.
Poterie.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
OEufs.....	120.....	2 ½ p.	10 p.
Broderies et ouvrages d'aiguilles.....	Valeur.....	5 p. %.	10 p. %.
Plumes non spécialement tarifées.....	Id.....	10 id.	10 id.
Figues.....	51 kilog.....	15 sh.	15 sh.
Poisson fin.....	Id.....	Libre.	5 sh.
Id. commun.....	Id.....	Id.	1 sh.
Fleurs artificielles de toute espèce.....	Valeur.....	25 p. %.	25 p. %.
Crêpe, gaze faite avec fil.....	Id.....	5 id.	10 id.
Verres à vitres ayant une épaisseur de 1/9 de pouce et au-dessous et ayant une seule couleur.....	51 kilog.....	5 sh. 6 p.	5 sh. 6 p.
Verre peint, doré et coloré.....	Pied.....	9 p.	9 p.
Verre à vin.....	Livre.....	1 p.	1 p.
Gants de cuirs pour hommes.....	Douzaine de paires.	5 sh. 6 p.	5 sh. 6 p.
Id. pour femmes.....	Id.....	4 sh. 6 p.	4 sh. 6 p.
Crin, poil, ouvré et autrement préparé.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Jambon.....	51 kilog.....	2 sh.	7 sh.
Miel.....	Id.....	5 sh.	10 sh.
Houblon.....	Id.....	2 l. 5 sh.	2 l. 5 sh.
Fer et acier ouvré.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Dentelles.....	Id.....	10 id.	10 id.
Fil de fer-blanc.....	Id.....	10 id.	10 id.
Cuir ouvré et manufacturé.....	Id.....	10 id.	10 id.
Plomb ouvré.....	Id.....	10 id.	10 id.
Articles confectionnés de tissus de lin.....	Id.....	10 id.	10 id.
Nattes.....	Id.....	2 ½ id.	5 id.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	IMPORTATIONS	
		DES POSSESSIONS BRITANNIQUES.	DE L'ÉTRANGER.
Instruments de musique.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Huile d'amande.....	Livre.....	2 p.	2 p.
Id. de produit chimique ou parfumée.....	Id.....	1 sh.	1 sh.
Id. de térébenthine.....	31 kilog.....	2 sh. 6 p.	3 sh.
Oranges, droit équivalent.....	Valeur.....	73 p. %.	73 p. %.
Couleurs préparées.....	Id.....	10 id.	10 id.
Papier brut.....	Livre.....	5 p.	5 p.
Papier imprimé et peint.....	Yard.....	2 p.	2 p.
Rebut de papier.....	Livre.....	4½ p.	4½ p.
Poivre.....	Id.....	6 p.	6 p.
Parfumerie.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Étain ouvré.....	Id.....	10 id.	10 id.
Piment.....	31 kilog.....	5 sh.	5 sh.
Ouvrages d'or et d'argent excepté le droit de timbre.....	Valeur.....	10 p. %.	10 p. %.
Farine de pommes de terre.....	31 kilog.....	1 sh.	1 sh.
Volaille.....	Valeur.....	2½ %.	5 p. %.
Prunes.....	31 kilog.....	7 sh.	7 sh.
Raisins.....	Id.....	7 sh. 6 p.	13 sh.
Riz pelé.....	Id.....	6 p.	1 sh.
Riz en paille.....	Quarter.....	1 p.	1 sh.
Graine de canarie, d'herbe, d'oignon, de trèfle.....	31 kilog.....	2 sh. 6 p.	3 sh.
Pommes vertes.....	Bushel.....	2 p.	6 p.
Navires avec inventaires arrivant expressément pour être vendus (à l'exception des voiles).....	Valeur.....	Libre.	25 p. %.
Débris de navires.....	Id.....	Id.	10 id.
Navires pour être nationalisés.....	Id.....	Libre.	Libre.
Étoffe large brochée de soie.....	Livre.....	5 p.	5 p.
Articles confectionnés de soie.....	Id.....	6 p.	6 p.
Ou à l'option de la douane.....	Valeur.....	15 p. %.	15 p. %.
Crêpe de soie.....	Livre.....	9 p.	9 p.
Velours de soie.....	Id.....	9 p.	9 p.
Articles confectionnés.....	Valeur.....	15 p. %.	15 p. %.
Rubans de soie d'une seule couleur.....	Livre.....	6 sh.	6 sh.
Id. de satin d'une seule couleur.....	Id.....	8 sh.	8 sh.
Id. de soie ou satin de plus d'une couleur.....	Id.....	10 sh.	10 sh.
Id. crêpe ou gaze de soie brochée.....	Id.....	14 sh.	14 sh.
Soie non spécialement dénommée.....	Valeur.....	5 p. %.	15 p. %.
Peaux ouvrées.....	Id.....	5 id.	10 id.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	IMPORTATIONS	
		DES POSSESSIONS BRITANNIQUES	DE L'ÉTRANGER.
Savon dur.....	51 kilog.	14 sh.	20 sh.
Id. mou.....	Id.....	10 sh.	14 sh.
Ouvrages de Spa.....	Valeur.....	10 p. o/o.	10 p. o/o.
Zinc ouvré.....	Id.....	10 id.	10 id.
Marbre scié ou autrement travaillé.....	51 kilog.....	5 sh.	5 sh.
Suif.....	Id.....	1 p.	1 sh. 6 p.
Tuiles.....	Valeur.....	5 p. o/o.	10 p. o/o.
Étain en blocs et lingots.....	51 kilog.....	5 sh.	6 sh.
Fils retors.....	Valeur.....	5 p. o/o.	10 p. o/o.
Thé.....	Livre.....	2 sh. 1 p.	2 sh. 1 p.
Poins à cacheter.....	Valeur.....	10 p. o/o.	10 p. o/o.
Laine filée.....	Livre.....	6 p.	6 p.
Marchandises non dénommées.....	Valeur.....	10 p. o/o.	10 p. o/o.
Tabac en feuilles.....	Livre.....	5 p.	5 p.
Id. manufacturé et cigares.....	Id.....	9 p.	9 p.
Id. en poudre.....	Id.....	6 p.	6 p.
Sucre brut.....	51 kilog.....	10 sh.	14 sh.
Id. blanc non raffiné.....	Id.....	11 sh. 8 p.	16 sh. 4 p.
Id. raffiné et candi.....	Id.....	13 sh. 4 p.	20 sh. 8 p.
Id. mélasse.....	Id.....	5 sh. 9 p.	5 sh. 5 p.

Les bois de construction et les boissons distillées ont une législation toute particulière.

Sont libres à l'entrée les marchandises suivantes : bétail, chevaux, cendres gravelées, asphalte, écorces, viande salée, os, câbles, cordages et chaînes à l'usage des navires, roseaux, colle forte, coton en laine, fil de coton, tissus de coton et de laine non spécialement dénommés, liège en planches, bois de meuble, guano, crins bruts, cuirs et peaux, cornes, fer non ouvré, charbons de terre, blanc de plomb, voiles à l'usage des navires, bois de teinture, bois de mahony, noix de coco, tourteaux, huile de lin, de chanvre et de navette, poix et goudron, graine de lin, de chanvre et de navette, lin, étoupe, chanvre, pierres, terra japonica, sel, laine, salpêtre, fil de lin cru, fil de laine cru, zinc, soie brute, indigo, gomme, drogues, couperose, acier non ouvré, éponge, pommes de terre, foin et quelques autres marchandises.

ANNEXE B.

Tarif des droits d'entrée au cap de Bonne-Espérance.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	PRODUCTION britannique.	PRODUCTION étrangère.
Café	51 kilog.	5 shellings.	10 shellings.
Poisson sec et salé	Valeur.	12 p. %.	12 p. %.
Farine de froment	196 livres.	"	3 shellings.
Poudre.	Livre.	3 pence.	3 pence.
Viande salée	51 kilog.	1 sh. 3 p.	3 shellings.
Huile de foie de pêche étrangère	Tonne.	"	3 livres.
Poivre	51 kilog.	4 shellings.	4 shellings.
Riz	Id.	1 sh. 6 p.	1 sh. 6 p.
Sucre brut	Id.	2 sh. 3 p.	4 sh. 6 p.
Id. raffiné.	Id.	3 shellings.	6 shellings.
Boissons distillées.	Gallon.	2 shellings.	2 shellings.
Thé	Livre.	4 ½ pence.	4 ½ pence.
Tabac en feuilles	51 kilog.	12 shellings.	12 shellings.
Id. manufacturé.	Id.	20 shellings.	20 shellings.
Id. cigares.	1,000 pièces.	5 shellings.	5 shellings.
Vin en cercles	Gallon.	1 sh. 6 p.	1 sh. 6 p.
Id. en bouteilles, suivant grandeur.	12 bouteilles.	2 liv. 4 sh.	2 liv. 4 sh.
Bois de mahony	Pied cube.	"	3 pence.
Toute autre sorte de bois	Id.	"	2 pence.
Toute autre marchandise	Valeur.	5 p. %.	12 p. %.

Les marchandises étrangères dont les droits ont été acquittés en Angleterre seront considérées comme production britannique.

Les marchandises étrangères ayant été transitées en Angleterre payeront les $\frac{3}{4}$ seulement de la différence des droits.

ANNEXE C.

AFRIQUE MÉRIDIONALE. — DISTRICT DE NATAL.

Tarif des droits d'entrée.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	PRODUCTION britannique.	PRODUCTION étrangère.
Viande salée	51 kilog.	1 sh.	3 shellings.
Poisson salé et sec	Valeur.	"	12 p. %.
Farine de froment	196 livres.	"	3 shellings.
Riz.	51 kilog.	1 sh. 6 p.	1 sh. 6 p.
Sucre brut	Id.	2 sh. 3 p.	4 sh. 6 p.
Id. raffiné	Id.	3 sh.	6 sh.
Café	Id.	5 sh.	10 sh.
Thé	Livre.	4½ p.	4½ p.
Poivre	51 kilog.	4 sh.	4 sh.
Vins en bouteilles	Douzaine.	2 sh.	4 sh.
Id. en cercles	Gallon.	9 p.	1 sh. 6 p.
Boissons distillées	Id.	2 sh.	2 sh.
Tabac en feuilles	51 kilog.	12 sh.	12 sh.
Id. fabriqué	Id.	20 sh.	20 sh.
Id. cigares	1,000 pièces.	5 sh.	5 sh.
Huile de foie	Tonne.	"	60 sh.
Bois de mahoni (ouvrages de)	Pied cube.	3 p.	3 p.
Id. autre	Id.	"	2 p.
Poudre à tirer	Livre.	3 p.	3 p.
Autres marchandises	Valeur.	5 p. %.	12 % p.

Marchandises libres à l'entrée.

Instruments pour l'agriculture, barriques vides, douves, cercles et toutes sortes d'animaux vivants.

Les marchandises étrangères, importées de l'Angleterre, où les droits d'entrée ont été acquittés, et qui n'ont joui d'aucun drawback, ne seront soumises, à leur entrée dans la colonie, qu'aux droits fixés pour les productions anglaises. Celles qui ont été transitées par la voie de l'Angleterre ne payeront que les trois quarts de différence entre les droits d'entrée sur les marchandises britanniques et étrangères.

ANNEXE D.

SAINTE-HÉLÈNE.

Tarif des droits d'entrée.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	DROITS D'ENTRÉE.
Boissons distillées, sauf arack, etc.	Gallon.	10 shellings.
Viens en bouteilles	$1\frac{2}{4}$ bouteilles.	2 sh. 6 p.
Id. en cercles.	Gallon.	11 pence.
Bière en bouteilles.	$1\frac{2}{4}$ bouteilles.	6 pence.
Id. en cercles	Barrique.	10 shellings.
Les objets suivants provenant des pays étrangers en Europe et en Amérique, et les provenances du cap de Bonne-Espérance et autres à l'Est :		
Café, cacao, thé, poivre, épiceries, sucre candi, tabac, cigares, fruits secs, tissus de coton, de laine et de soie, bois, habits et linge	Valeur.	10 p. %.
Toute autre sorte de marchandises	Id.	6 p. %.
Tous les objets provenant de l'Angleterre ou des colonies de l'Amérique	Id.	3 p. %.

Sont libres à l'entrée : céréales, farine, riz, animaux, fruits verts ; prohibées : poudre et armes de guerre, venant des pays étrangers.

ANNEXE E.

AUSTRALIE DU SUD.

Tarif des droits d'entrée, du 1^{er} janvier 1849.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	DROITS (D'ENTRÉE.)
Alcali	51 kilog.	6 p.
Armes	Valeur.	5 p. %.
Sacs vides	Id.	Id.
Bière	Gallon.	3 p.
Livres imprimés	51 kilog.	6 sh.
Bouteilles	Douzaine.	1 p.
Briques à feu	Mille.	5 sh.
Id. autres	Id.	2 sh.
Beurre	51 kilog.	3 sh.
Chandelles de suif	Id.	3 sh.
Waggons et voitures pour le transport du bois	Pièce.	20 sh.
Chariots	Id.	10 sh.
Fromage	51 kilog.	3 sh.
Horloges	Valeur.	5 p. %.
Charbons de terre	1,015 kilog.	9 p.
Coke	Id.	2 sh.
Café	51 kilog.	4 sh.
Cuivre ouvré	Valeur.	5 p. %.
Cordages d'Europe	51 kilog.	2 sh.
Céréales	Quarter.	1 sh. 3 p.
Tissus de coton, de lin, de laine, de soie	Valeur.	5 p. %.
Mercerie	"	Id.
Poisson sec	51 kilog.	1 sh.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	DROITS D'ENTRÉE.
Meubles	Valeur.	5 p. %.
Glaces	Id.	Id.
Faïences	Id.	Id.
Épiceries.	Id.	Id.
Cuirs bruts	51 kilog.	1 sh.
Fer en gueuses.	1,015 kilog.	5 sh.
Id. en barres	Id.	10 sh.
Id. ouvré	Valeur.	5 p. %.
Plomb ouvré.	Id.	Id.
Acier ouvré	Id.	Id.
Machines	Id.	Id.
Huile de lin, de chanvre.	Gallon.	2 p.
Papier brun	51 kilog.	3 sh.
Id. à écrire	Livre.	1 p.
Parfumerie.	Valeur.	5 p. %.
Riz.	51 kilog.	9 p.
Sel.	1,015 kilog.	3 sh.
Cuirs pour les tanneurs.	Douzaine.	4 p.
Sucre raffiné et candi	51 kilog.	4 sh.
Tabac en feuilles.	Livre.	1 sh.
Id. manufacturé.	Id.	2 sh.
Id. cigares	Id.	5 sh.
Vin	Gallon.	1 sh.
Zinc ouvré.	Valeur.	5 p. %.

Tous les autres articles dans la même porportion.

ANNEXE F.

TARIF (a). — Droits à percevoir sur les marchandises importées par mer dans les ports des présidences de fort William au Bengale, de Bombay ou de fort Saint-Georges (1843).

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	UNITÉS INDIENNES.			UNITÉS FRANÇAISES.					
	BASES.	DROITS		BASES.	DROITS				
		Par bâtimens anglais (b).	Par bâtimens étrangers (b).		Par bâtimens anglais (c).	Par bâtimens étrangers (c).			
Boissons.....	Bière, ale, porter, cidre et autres boissons fermentées	La valeur.	5 p. o/o	10 p. o/o	La valeur.	5 p. o/o	10 p. o/o		
	Esprits.....	Le gallon impérial.	1.8	3.0	L'hectolit.	82.54	165.06		
	Nota. Le droit ci-dessus sera augmenté selon que le degré excédera la preuve de Londres (d.).								
	Pour les esprits importés en bouteilles on calcule le quart-bottle pour un gallon impérial.								
	Liqueurs.....	Id.	1.0	2.0	Id.	53.04	110.06		
	Vins (e. liqueurs)								
Métaux bruts ou ouvrés, produit du sol ou de l'industrie	du Royaume-Uni ou des possessions anglaises..	La valeur.	5 p. o/o	10 p. o/o	La valeur.	5 p. o/o	10 p. o/o		
	d'ailleurs.....	Id.	10 "	20 "	Id.	10 "	20 "		
Munitions et approvisionnements pour la marine, produit du sol ou de l'industrie	du Royaume-Uni ou des possessions anglaises..	Id.	5 "	10 "	Id.	5 "	10 "		
	d'ailleurs.....	Id.	10 "	20 "	Id.	10 "	20 "		
Tissus, fils et autres articles	de coton.	Fils non retors (e) et retors (f), produit du sol ou de l'industrie	du Royaume-Uni ou des possessions anglaises..	Id.	3½ "	7 "	Id.	3½ "	7 "
		d'ailleurs.....	Id.	7 "	14 "	Id.	7 "	14 "	
	de laine (h), produit du sol ou de l'industrie	Tissus et autres articles (g) purs ou mélangés d'une autre matière, produit du sol ou de l'industrie	du Royaume-Uni ou des possessions anglaises..	Id.	5 "	10 "	Id.	5 "	10 "
		d'ailleurs.....	Id.	10 "	20 "	Id.	10 "	20 "	
de soie. — Tissus et autres articles (e de coton).	du Royaume-Uni ou des possessions anglaises..	Id.	5 "	10 "	Id.	5 "	10 "		
d'ailleurs.....	Id.	10 "	20 "	Id.	10 "	20 "			
Articles manufacturés (i) de toute sorte, non dénommés au présent tableau		Id.	5 "	10 "	Id.	5 "	10 "		

(a) Tarif-schedule.

(b et c) Rapportés, quant à la surface, par l'acte du 4 mars, ci-devant page 5.

(d) Preuve de l'hydromètre de Syke, 36 degrés environ de l'alcoomètre centésimal, ou 21 degrés de l'aréomètre de Carlier.

(e) Yards.

(f) Thread et twist.

(g) Piece goods and all manufactures.

(h) Woollens.

(i) All manufactured articles.

ANNEXE G.

ILE MAURICE.

Tarif des droits d'entrée en vigueur au 15 septembre 1851.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	DROITS DITS STATUTES.	DROIT COLONIAL.
Marchandises provenant de la Grande-Bretagne ou de ses colonies.		
Rhum et arack.....	Libre.....	4 shellings par gallon.
Boissons distillées.....	Id.....	6 pence.
Tabac en feuilles.....	Id.....	3 pence par livre.
Id. fabriqué.....	Id.....	4 pence par livre.
Id. en poudre et cigares.....	Id.....	1 schelling par livre.
Café.....	Id.....	6 p. % de la valeur.
Sucre.....	Id.....	6 p. % de la valeur.
Toute autre marchandise.....	Id.....	6 p. % de la valeur.
Sucre étranger raffiné en Angleterre.....	10 p. %.....	6 p. % de la valeur.
Marchandises étrangères.		
Farine.....	2 sh. par barril.....	10 p. % de la valeur.
Poisson sec et salé.....	2 sh. par 31 kilog ...	Libre.
Beurre.....	6 sh. par 31 kilog....	10 p. % de la valeur.
Fromage.....	3 sh. 9 p. par 31 kilog.	10 p. % de la valeur.
Thé importé d'ailleurs que de la Chine.....	1 p. par livre.....	10 p. % de la valeur.
Id. de la Chine.....	Libre.....	10 p. % de la valeur.
Boissons distillées autres que rhum et arack.....	1 sh. par gallon.....	1 shelling par gallon.
Verreries, soie ouvrée et spermaceti.....	13 p. % de la valeur..	10 p. % de la valeur.
Vin en bouteilles.....	7 p. % de la valeur..	10 p. % de la valeur.
Id. en cercles.....	7 p. % de la valeur..	6 p. % de la valeur.
Coton manufacturé, laine manufacturée, lin manufacturé, cuir ouvré, papier, ouvrages de terre et montres.....	7 p. % de la valeur..	10 p. % de la valeur.
Tabac en feuilles.....	4 p. % de la valeur..	3 pence par livre.
Id. fabriqué.....	7 p. % de la valeur..	4 pence par livre.
Id. en poudre et cigares.....	7 p. % de la valeur..	1 shelling par livre.
Savon, chandelles et cordages.....	7 p. % de la valeur..	10 p. % de la valeur.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	DROITS DITS STATUTES.	DROIT COLONIAL.
Suif et cuirs bruts	Libre	10 p. % de la valeur.
Sel	Id	1 shelling par 31 kilog.
Bois de construction	Id	10 p. % de la valeur.
Coton, laine brut, lin, chanvre et étoupe	Id	10 p. % de la valeur.
Marchandises omises au tarif	4 p. %	10 p. % de la valeur.
Marchandises étrangères importées de la Grande-Bretagne où elles ont payé les droits d'entrée et qui n'ont obtenu aucun drawback	Libre	Même droit comme provenance britannique.

Marchandises libres de droit d'entrée.

De toute provenance.

Pois, céréales. Riz et provisions.

Provenance britannique.

Briques, tuiles, ardoises, charbon de terre et livres.

Marchandises prohibées pour la consommation.

Armes de guerre de provenance étrangère.

Café, sucre autre que celui raffiné en Angleterre.

Rhum et arack de provenance étrangère.

Objets de fabriques étrangères portant la marque d'un industriel anglais.

Droits de sortie.

Sucre, 6 pence par 100 livres.

ANNEXE H.

PORT DE LIVERPOOL.

Frais de port d'un navire de 200 tonneaux, arrivé de la Belgique chargé et faisant voile pour la même destination, aussi avec un chargement.

	NAVIRE ANGLAIS.	NAVIRE ÉTRANGER, NON PRIVILÉGIÉ
	L. s. p.	L. s. p.
Droit de bassin	8 15 "	8 15 "
Id. d'ancrage.	" 1 3	" 1 6
Frais de douane	" 7 6	" 7 6
Droits de feu	20 16 10	23 10 2
Droit de pilotage à l'entrés, 15 pieds	6 " "	9 " "
Id. id. à la sortie	3 " "	5 5 "
Canots et autres frais	1 " "	1 " "
	40 " 7	47 19 2

ANNEXE I.

PORT DE DUBLIN.

Frais de port d'un navire de 200 tonneaux, arrivé de la Belgique, et prêt à partir pour la même destination.

	NAVIRE ANGLAIS.			NAVIRE ÉTRANGER, NON PRIVILÉGIÉ.		
	L.	S.	P.	L.	S.	P.
Droit de feu de la côte d'Irlande	1	6	8 (a)	2	18	4 (a)
Id. id. de la côte anglaise.	5	12	6 (b)	12	10	10 (b)
Id. de port de Douvres, à 1 1/2 penny par tonneau	1	5	»	1	5	»
Id. de port de Kingstown	3	6	8	5	»	»
Id. de déclaration de la douane	»	11	6	»	11	6
Id. de cité.	»	5	6	»	5	6
Id. de tonnage, de quai, de pilotage, à l'entrée et à la sortie, lestage	18	10	9 (c)	27	18	» (c)
	28	18	7	50	4	2

(a) Droit : 2 pence par tonneau, pour le navire anglais, et 4 pence, pour le navire étranger.

(b) Pour le navire anglais, 6 1/2 pence par tonneau, et 18 1/2 pence pour le navire étranger.
Pour le droit susdit, le pavillon belge était déjà privilégié.

	Navire anglais.	Navire étranger.
	S. p.	S. p.
(c) Droit de tonnage, par tonneau.....	» 9	» 18
Id. de pilotage, par pied.....	4 »	7 6
Id. de lestage, par tonneau.....	1 8	2 6

ANNEXE K.

ILES IONIENNES.

Tarif des droits d'entrée.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	PAVILLON	
		PRIVILÉGIÉ.	ÉTRANGER.
Bière en bouteilles	Douzaine.	l. sh. p. » 1 »	l. sh. p. » 1 2
Id. en cercles	Gallon.	» » 4	» » 5
Bois de lit en fer. Grand.	Par pièce.	» 5 6	» 6 2
Id. Petit	Id.	» 2 9	» 5 1
Livres imprimés	»	Libre.	Libre.
Bouteilles vides.	Le cent.	» 1 2	» 1 5
Id. (grandes).	Douzaine.	» » 6	» » 7
Briques	Le mille.	» 1 10	» 2 »
Beurre anglais et hollandais	100 livres.	» 8 1	» 9 1
Id. italien	Id.	» 4 »	» 4 6
Id. toute autre qualité	Id.	» 2 »	» 2 5
Chandelles de suif	Id.	» 2 9	» 5 1
Id. de spermaceti.	Livre.	» » 2	» » 5
Fromage du Levant.	100 livres.	» 2 »	» 2 5
Id. de Sicile et Sardie	Id.	» 3 »	» 5 4
Id. toute autre qualité	Id.	» 5 4	» 6 »
Étoffe épaisse pour tapis	100 yards.	» 6 5	» 7 2
Charbon de terre	»	Libre.	Libre.
Poisson salé, sec ou fumé	100 livres.	» 2 »	» 2 5
Id. anchois.	Id.	» 2 9	» 5 1
Id. morue	Id.	» 1 10	» 2 »
Id. hareng rouge	Baril.	» 5 10	» 4 4
Id. id. salé.	Id.	» 2 11	» 5 5
Id. stockfisch.	100 livres.	» 1 8	» 1 10
Lin non spécialement tarifé	Id.	» 4 »	» 4 6
Chapeaux en soie ou feutre.	Pièce.	» » 8	» » 9
Id. en castor ou laine	Id.	» 1 4	» 1 6
Fer en barres.	100 livres.	» 1 7	» 1 9
Id. en cercles	Id.	» 2 2	» 2 5
Id. en feuille.	Id.	» 2 9	» 5 1

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	PAYILLON	
		PRIVILÉGIÉ.	ÉTRANGER.
Clous. Petits.	100 livres.	l. sh. p. " 6 6	l. sh. p. " 7 5
Id. Grands	Id.	" 2 8	" 3 "
Huile de lin	Id.	" 1 8	" 1 10
Pommes de terre	Id.	" " 7	" " 8
Eau-de-vie, genièvre ou rhum	Gallon.	" " 11	" 1 "
Autres boissons distillées.	Id.	" 2 "	" 2 4
Acier en barres.	100 livres.	" 1 10	" 2 "
Sucre en pains	Id.	" 6 11	" 7 9
Id. en poudre	Id.	" 4 11	" 3 6
Tuiles	1,000	" 2 2	" 2 3
Tobac fabriqué.	Livre.	" " 3	" " 4
Id. en feuilles	Id.	" " 2	" " 3
Fil retors	100 livres.	" 8 1	" 9 1
Marchandises non dénommées	Valeur.	7 p. %	8 p. %
Navires achetés par des habitants des îles	"	Libre.	Libre.

TABLE DES MATIÈRES.

Rapport	1
Annexe <i>A.</i> — Tarif des droits d'entrée de la Grande-Bretagne	43
<i>B.</i> — Id. id. au cap de Bonne-Espérance	47
<i>C.</i> — Id. id. dans le district de Natal.	48
<i>D.</i> — Id. id. à Sainte-Hélène	49
<i>E.</i> — Id. id. dans l'Australie du Sud, du 1 ^{er} janvier 1849	50
<i>F.</i> — Id. id. à percevoir sur les marchandises importées par mer dans les ports des présidences de fort William, au Bengale, de Bombay ou de fort Saint-Georges	52
<i>G.</i> — Tarif des droits d'entrée en vigueur à l'île Maurice, au 15 septem- bre 1851	53
<i>H.</i> — Frais de port, à Liverpool, d'un navire de 200 tonneaux, arrivé de la Belgique, chargé et faisant voile pour la même destination, avec un même chargement	55
<i>I.</i> — Frais de port, à Dublin, d'un navire de 200 tonneaux, arrivé de la Belgique, et prêt à partir pour la même destination	56
<i>K.</i> — Tarif des droits d'entrée aux îles Ioniennes	57