

2 avril

**Proposition de M. Osy, relative au Transit des
Grains et Farines**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANS.

Séance du 2 avril 1832.

J'ai l'honneur de présenter à la Chambre le projet de loi ci-joint.

Baron Osv.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présens et à venir salut :

Considérant que les circonstances qui ont motivé l'arrêté du gouvernement provisoire en date du 21 octobre 1830, ont cessé d'exister ;

Considérant qu'il est de l'intérêt de la Belgique d'encourager, autant que possible, le transit par son territoire de toutes espèces de marchandises ;

Nous avons, de commun accord avec les Chambres décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions relatives au transit des grains et farines, de l'arrêté du gouvernement provisoire en

(2)

date du 21 octobre 1830 sont abrogées par la présente loi, à dater du jour de sa promulgation.

ART. 2.

Notre ministre des finances est chargé . etc., etc.

Pétition invoquée à l'appui de la proposition.

MESSIEURS ,

Il n'est personne parmi vous qui ne soit pénétré de cette vérité , que la plus grande prospérité commerciale de la Belgique doit découler de son système d'entrepôt et de transit. La position centrale de notre pays , la sûreté de ses ports de mer , l'industrie de ses habitans et ses grands capitaux concourent à y attirer les marchandises étrangères. Sa proximité de l'Allemagne , ses belles routes , ses rivières Lys et Escaut , jointes aux divers canaux qui sillonnent le nord de la France la rendent l'entrepôt naturel pour les importations d'une grande partie de l'Allemagne et de tout le nord de la France : par ses rivières elle communique aussi promptement et à aussi peu de frais que Dunkerque et Calais , avec Lille , Douai , Cambrai , Arras , Amiens , Péronne , Saint-Quentin , La Fère , Soissons , Compiègne , Pont-saint-Maxence , etc. , et à moins de frais que ne peuvent le faire les ports de Boulogne , Saint-Valéry , Dieppe , le Havre et Rouen.

Le système actuel de douanes en France empêche

notre pays de jouir pour plusieurs branches de nos importations des avantages que semblait nous assurer notre position géographique ; le tarif de France impose la plupart des denrées coloniales n'arrivant pas directement de ses propres colonies , à des droits très-élevés. Mais il est un article (les grains) qui se trouve moins désavantageusement traité et dont l'importation par les frontières de terre est assimilée aux mêmes droits que celle arrivant dans ses ports par navire étranger , c'est-à-dire à fl. 1-10 par hectolitre de différence , lorsque les mercuriales ont réduit le droit d'entrée à 25 centimes pour les céréales importées des pays de production par navires français. Malgré cette protection , qui sur les navires venant de la Baltique ou de la Méditerranée , s'élève à environ 50 % du fret , la France paraît être si peu pourvue de navires propres à cette sorte de navigation , que plus des deux tiers des grains étrangers lui sont amenés par pavillon étranger ; et lorsqu'elle a besoin d'importations , nos ports de la Belgique obtiennent même la préférence sur ces importations directes. Mais par suite des dispositions de la loi sur les céréales actuellement en discussion en France , et qui probablement sera adoptée , nos ports sont appelés à un mouvement jusqu'ici inconnu dans notre transit des grains. Cette loi maintient la protection de fl. 1-10 par hectolitre accordée au pavillon français , pour les grains entrant par ses ports de mer ; mais elle ne stipule rien pour les importations par ses frontières de terre , de sorte que ces denrées arrivant par les canaux de Furnes , La Lys , l'Escaut et nos routes du pays wallon , seront admises au même droit que celles importées

(4)

directement dans ses ports de mer par navire français, ainsi chaque hectolitre de grain coûtera rendu dans nos entrepôts fl. 1-10 par hectolitre de moins, que rendu dans les entrepôts de France. Le transport pour le nord de la France n'étant pas plus élevé de nos ports de mer que de ceux de Dunkerque et Calais, il n'y a pas de doute que tous ces grains ne finissent par prendre la direction de notre pays.

Messieurs, cette matière est de la plus haute importance et mérite toute votre sollicitude ; le département du Nord a besoin annuellement d'une importation d'environ un million d'hectolitres de grains ; dans les années abondantes, il les tire du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise ; mais lorsque les récoltes de la France offrent un déficit, les bords de la Seine s'adressent aussi à ces trois départemens ; il arrive alors, qu'au lieu de pouvoir fournir au nord, ces départemens sont eux-mêmes dans la nécessité d'importer, vers les mois de mai, juin et juillet ; et le nord doit alors recourir à l'étranger pour la presque totalité de ses besoins.

Permettez-nous, messieurs, de vous soumettre un aperçu du mouvement que donnerait à nos ports un transit d'un million d'hectolitres de grains.

Les navires venant de la Baltique et de la Méditerranée sont d'un tonnage commun d'environ 80 lasts ou 2400 hectolitres ; il nous arriverait donc environ 400 navires de plus par année. Les belandres et autres bateaux qui ordinairement naviguent sur nos canaux

et rivières, sont d'environ 1000 hectolitres; ainsi 1000 de ces bateaux y trouveraient chacun un voyage de plus; les frets de l'étranger, la mise en magasin dans nos entrepôts, les assurances, les loyers des magasins, les commissions de vente et d'achat, la mise à bord des belandres et les frets jusqu'à la frontière de France peuvent s'évaluer à près de 5 francs par hectolitre, ainsi une somme de 5,000,000 de francs serait annuellement acquise et répartie entre notre navigation extérieure, notre classe laborieuse, notre commerce et notre navigation intérieure.

Toute cette perspective s'est écroulée devant l'arrêté du gouvernement provisoire en date du 21 octobre 1830, qui prohibe le transit de tous les grains; cet arrêté fut porté à la suite de désordres dans le Hainaut, désordres auxquels la cherté des grains parut servir de prétexte. Mais si cet arrêté fut calculé devoir produire une baisse dans les prix, il fut loin d'atteindre son but. Le négociant étranger voyant qu'arrivé dans la Belgique, il n'avait plus la libre disposition de ses grains, changea immédiatement la direction de ceux qu'il était dans le cas d'y expédier encore. La Hollande et surtout l'Angleterre recueilleront les fruits de cette fausse mesure de notre gouvernement, et c'est ainsi que lorsque la rareté des grains éleva vers le mois de juin et juillet 1831, le prix de l'hectolitre de froment au marché de Bruxelles jusqu'à P.-B. fl. 15 par hectolitre, il ne se trouva rien dans nos entrepôts pour comprimer cette hausse, et que nous fûmes obligés de recourir au marché de Londres pour y acheter des grains; or ces grains se

trouvèrent alors frappés de tous les frais de Londres, du fret et assurance, etc., s'élevant ensemble à environ P.-B. fl. 1.50 par hectolitre, ce qui au prix de Londres d'alors montait à environ 18 % sur le froment et 30 % sur le seigle. Notre consommation fut obligée de payer cette charge. Il est certain que si nos entrepôts avaient contenu quelques provisions, le commerce les aurait répandues dans les divers marchés de l'intérieur au fur et à mesure que des besoins s'y seraient manifestés, et le froment ne serait dans aucune localité monté au-delà de P.-B. fl. 12. Car à cette époque il ne valait pas même ce prix ni en Hollande ni en Prusse, ni en France, ni en Angleterre. Il est évident que si des facilités sont accordées à notre transit, nous aurons des arrivages considérables, et que notre consommation aura alors ces grains à plus bas prix que nos voisins, puisque ceux-ci devraient payer chez nous une commission d'achat et un transport que nos consommateurs évitent. Autant dans l'intérêt des classes ouvrière et pauvre, que dans celui du commerce et de la navigation, vous trouverez, Messieurs, qu'il est nécessaire d'abroger la seconde partie de l'arrêté du 21 octobre 1830, quant à ce qui concerne le transit des grains, et cette mesure est urgente, puisque déjà les exportations de la Baltique ont commencé, et que si nous ne pouvons avant peu de jours donner au commerce étranger l'assurance d'un entrepôt et d'un transit libres, nous ne recevrons presque rien des grandes expéditions et nous serons plus tard obligés de recourir de nouveau aux entrepôts de la Hollande et de l'Angleterre.