1

(N° 96.)

Chambre des Représentants.

Séance du 22 Décembre 1841.

RAPPORT,

FAIT PAR M. DE FOERE, AU NOM DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PARLEMENTAIRE, SUR LES TROIS QUESTIONS POSÉES PAR LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS (*).

PARTIE COMMERCIALE.

Messieurs,

Observati préliminai

Nos discussions parlementaires sur le système du commerce extérieur du pays, ou sur les moyens d'accroître nos exportations par mer et par terre, se sont égarées dans une grande confusion d'idées vagues et d'opinions divergentes. Vous avez ordonné une enquête commerciale; le pays doit à votre sollicitude d'être éclairé sur une branche importante de sa prospérité, étroitement liée à son industrie agricole et manufacturière. L'opinion générale a été consultée. La commission d'enquête s'est trouvée en présence d'hommes spéciaux, versés les uns dans l'histoire du commerce, dans l'économie politique et dans la législation commerciale des nations étrangères; les autres dans la pratique du commerce ou dans les opérations commerciales. Les uns et les autres ont jeté de vives lumières sur les questions les plus controversées et sur les moyens de développer, par le commerce maritime, l'industrie et le travail du pays. Cependant, ils ont confirmé cette vérité, déjà connue et professée par les économistes les plus distingués, qu'en dehors des connaissances acquises par l'observation et l'étude des faits généraux, « l'expérience en économie politique ne peut pas être particulièrement

(*) La commission est composée de MM. Desmaisieres, *président*, Zoude, Dechamps, Cogels, De Decker, Mast-De Vries, Smits et De Foere, *vice-président* et *rapporteur*, et A. Battaille, *secrétaire*.

» attribuée aux gens qu'on appelle *hommes de pratique*. Ceux-ci, voués à l'exer-
» cice d'une profession spéciale, ont nécessairement les idées moins étendues et
» moins complètes, que ceux qui observent des faits de toutes sortes et dont le
» jugement n'est pas faussé par les intérêts étroits et les habitudes de leur pro-
» fession (*). »

En effet, dans tous les pays, l'expérience a démontré que souvent les intérêts particuliers de quelques professions commerciales ou industrielles sont opposés à l'intérêt général. Alors toutes les subtilités sont épuisées pour rester en possession de bénéfices acquis aux dépens de la société tout entière. Les intérêts privés ne s'informent pas s'ils nuisent, ou non, à ceux de la communauté; pour eux l'essentiel est d'accumuler des richesses. Mais cet étroit calcul ne peut être celui d'aucun homme doué d'un caractère élevé, ni surtout celui de la Représentation nationale, chargée de veiller aux intérêts de tous.

D'un autre côté, un négociant, un banquier, apprécie les affaires sur lesquelles roulent ses transactions journalières, rétrécies dans le cercle dans lequel sa profession s'exerce. Mais si, en dehors de sa spécialité, il n'a pas interrogé un grand nombre de faits qui s'enchaînent et s'expliquent les uns par les autres; s'il n'a pas étudié l'histoire générale du commerce ou de la haute finance; s'il n'a pas comparé les législations étrangères et pénétré dans leur esprit et dans leur but; s'il n'en a pas observé les résultats; si, en un mot, il ne peut lier les effets généraux avec leurs causes générales; on ne peut lui connaître l'aptitude nécessaire pour présenter, à l'exclusion des hommes de science et d'observation, un système général de haut commerce ou de haute finance qui convient aux intérêts du pays.

Les vraies connaissances législatives en matière d'économie industrielle et commerciale s'acquièrent beaucoup plus par les sciences d'observation, par une juste appréciation des faits généraux, par la liaison des causes générales avec les effets généraux, que par le contrôle qu'un individu exerce isolément sur les agents que, dans sa sphère d'opérations, il met en mouvement. La seule voie qui puisse conduire à des principes et à des conséquences justes, est la recherche et l'appréciation des faits qui, soumis aux mêmes causes et aux mêmes circonstances, produisent les effets dont on désire la possession.

Votre commission n'a cessé de se préoccuper des moyens de connaître et d'étudier les faits et les observations que l'enquête a présentés. Elle s'est imposé le devoir rigoureux de les soumettre, dans son rapport, à une analyse simple, claire et raisonnée, dégagée de tout alliage inutile ou étranger aux questions principales dont l'enquête a dû chercher la solution.

Ayant réuni toutes les lumières qui pouvaient éclairer les Chambres législatives et les aider à porter un jugement définitif, la commission espère que sa mission aura produit, sous des rapports importants, des résultats positifs. Avant l'enquête, diverses idées sur les systèmes commerciaux se trouvaient éparses dans une multitude de notions individuelles et incohérentes. Plusieurs opinions qui avaient rencontré une vive résistance ont été admises par le pays. Un grand nombre d'autres, auxquelles l'enquête a refusé son adhésion, sont

---

(*) Senior, *Discours d'ouverture*, prononcé, en 1826, à l'Université d'Oxford, *apud* J.-B. Say, *Cours complet d'économie politique;* Considérations générales.

mises hors de combat. Le terrain des discussions parlementaires, encombré, avant l'enquête, d'opinions divergentes et contradictoires, sera donc déblayé. La Chambre des Représentants aura devant elle des prémisses peu ou pas contestées. Les conséquences auxquelles elles mènent faciliteront la solution de plusieurs questions qui se traînaient péniblement à travers nos débats parlementaires.

La multiplicité des documents envoyés à la commission d'enquête, l'incohérence inévitable des interrogatoires, l'opposition des intérêts particuliers et la diversité des localités, soumises à l'enquête, ont semé, sans ordre et sans liaison, ses éléments dans un grand nombre de pages, où ils n'offrent entre eux ni suite, ni corrélation, et où il est difficile d'en saisir le fil. Le *rapport* de la commission les a extraits des divers documents de l'enquête; il les a réduits sous une forme sous laquelle chaque question principale est présentée isolément et dans son ensemble, et discutée dans le but de l'enquête qui se résume dans les moyens d'accroître nos exportations.

Division du *Rapport*.

La commission d'enquête parlementaire a divisé son *rapport* en deux parties. L'une a pour objet l'*enquête commerciale*, l'autre l'*enquête industrielle*. Nous avons l'honneur de soumettre à la Chambre des Représentants le *rapport* sur la partie commerciale.

Ce travail comprend trois sections.

La première présente l'analyse des avis que les chambres de commerce du pays et les négociants et industriels, appartenant au ressort de ces chambres, ont exprimés, dans les rapports écrits et dans l'enquête verbale, sur les trois questions posées par la Chambre des Représentants.

La deuxième contient : 1° le développement d'une série de propositions que l'enquête a adoptées, les unes à l'unanimité, les autres à la presqu'unanimité, et sur lesquelles la Chambre des Représentants, dans ses discussions antérieures à l'enquête, avait émis des opinions divergentes; 2° l'examen de la question de savoir si le *commerce maritime de l'étranger sera assimilé, dans les traités de réciprocité, au même commerce du pays, lorsque par ses navires, il (le commerce maritime étranger) importera dans nos ports, pour la consommation intérieure, des marchandises qui ne sont pas les produits de son sol et de son industrie?*

La commission d'enquête commerciale pose, dans la troisième section, ses conclusions.

PREMIÈRE SECTION.

ANALYSE DES AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE, DES NÉGOCIANTS ET DES INDUSTRIELS, EXPRIMÉS, DANS LES RAPPORTS ÉCRITS ET DANS L'ENQUÊTE VERBALE, SUR LES TROIS QUESTIONS POSÉES PAR LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

PREMIÈRE QUESTION.

Quelle est la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays?

La réponse à cette question a été unanime : Le commerce extérieur du pays est dans un état de souffrance. Les deux causes assignées se résument en ces termes : Les états de l'Europe s'opposent à l'accroissement de nos exportations, soit par des lois prohibitives, soit par des droits trop élevés. Il a été jusqu'ici impossible d'établir, dans la position actuelle du pays, des relations régulières et suivies avec les contrées lointaines.

2me QUESTION.

La législation actuelle est-elle insuffisante?

Ostende, St-Nicolas, Bruges, Ypres, Tournai, Gand, Louvain, Courtrai, Mons et Bruxelles, ont répondu affirmativement.

Les sept autres villes offrent entre elles une grande diversité d'opinions. Elles présentent les résultats suivants :

La chambre de commerce de Charleroi s'exprime en ces termes dans son *rapport*, adressé à la commission d'enquête : « *Gardons nos lois telles qu'elles sont,* » *non parce qu'elles sont bonnes, mais parce qu'elles existent depuis 25 ans,* » *puisqu'elles suffisaient à la prospérité commerciale de la Hollande et qu'elles* » *pourraient être remplacées d'une manière fâcheuse.*

Il résulte de l'enquête verbale, instituée dans cette ville sur la 3me question, que cette chambre de commerce abandonne le *statu quo* de la législation actuelle qu'elle avait d'abord proposé dans son *rapport* écrit.

La majorité de la chambre de commerce d'Anvers admet, dans son *rapport* écrit et devant la commission d'enquête, l'insuffisance de la législation actuelle sous des rapports importants, mais restreints à nos relations commerciales avec les entrepôts d'Europe. La majorité des négociants et industriels de cette ville, qui n'appartiennent pas à la chambre de commerce, se prononce dans un sens plus général contre le système actuellement en vigueur.

Hasselt n'a pas de chambre de commerce. La députation permanente du conseil provincial du Limbourg en fait les fonctions. Ce corps admet aussi l'insuffisance de la législation actuelle, sous le rapport des importations et des exportations faites par la voie des entrepôts européens.

Verviers ne s'explique pas avec précision. Cependant on découvre le fond de la pensée de la chambre de commerce de cette ville dans sa réponse à la 3me question que nous rapportons plus bas, et dans ces paroles également consignées dans son *rapport : Elle n'a cessé de solliciter du Gouvernement les mesures propres à faciliter l'écoulement des produits de l'industrie drapière. Ses exportations sont insignifiantes.*

Dans l'enquête verbale, cette ville a exprimé la même opinion.

Liége ne répond pas, dans son rapport, à la question, considérée sous le point de vue du commerce extérieur. Ses observations se portent exclusivement sur notre tarif de douanes et sur la répression de la fraude. Toutefois, il résulte de sa réponse à la 3me question et de l'enquête verbale, instituée dans cette ville, qu'elle maintient, pour le moment actuel, la législation qui est en vigueur, quoiqu'elle ne repousse pas, d'une manière absolue et irrévocable, la majoration des droits de protection maritime, réclamée comme moyen de favoriser nos importations et d'accroître nos exportations.

Namur examine aussi, dans son rapport, la 2me question en dehors des termes posés par la Chambre des Représentants. Sa réponse a pour objet le tarif de douanes. Cependant, en consultant l'avis de cette ville sur la 3me question, son opinion sur la 2me est affirmative, attendu qu'elle se prononce pour le système des relations directes et pour les faveurs à accorder au pavillon du pays.

Arlon est représentée par la députation permanente du conseil provincial du Luxembourg. Ce corps décline sa compétence.

3me QUESTION.

En cas d'insuffisance de la législation existante, quelles doivent être les bases du système commercial maritime qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation?

Les mêmes villes, au nombre de dix, qui ont émis une opinion affirmative sur l'insuffisance de la législation actuelle pour protéger l'exportation des produits de l'industrie et pour accroître nos débouchés, se prononcent pour le système proposé par les annexes *B* et *C*, émanées de la Commission d'enquête (*), c'est-à-dire pour l'établissement des relations directes et, par conséquent, pour la majoration des droits différentiels de navigation, appliqués à la différence des provenances et du pavillon.

A l'exception de la ville de Liége, aucune autre ville n'a sérieusement défendu le système proposé par l'annexe *D* (**), également émanée de la Commission d'enquête.

(*) Voyez Documents de l'enquête, pp. 89 à 94.

(**) *Ibidem*, p. 95.

Les réponses des autres villes, y compris celle de Liége, sont à peu près dictées dans le sens dans lequel nous avons analysé leurs avis sur la 2me question. Si nous exceptons Anvers et Hasselt, il n'existe entre elles aucune conformité d'opinions sur le système commercial maritime qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de nos exportations industrielles. Nous rapporterons succinctement leurs opinions.

Charleroi : La chambre de commerce s'exprime vaguement, dans son *rapport* écrit, sur les mesures qu'il conviendrait de prendre pour activer notre commerce extérieur. Afin d'imprimer plus d'efficacité au système actuellement en vigueur et d'augmenter nos exportations, elle propose les mesures suivantes : « Conformons-nous aux goûts et aux habitudes des pays de consommation. » Tâchons de lutter, en prix et en qualités, avec les producteurs étrangers. » Employons les procédés les plus économiques. Rendons nos communications » plus faciles. Formons des comptoirs à l'étranger. Créons l'esprit d'entreprise. »

Ces avis sont partagés par les défenseurs de tous les systèmes. En effet, aucun système ne peut réussir, si ces conseils ne sont plus ou moins suivis. Il n'existait d'ailleurs, avant l'enquête, aucune divergence d'opinion à leur égard. La chambre de commerce de Charleroi a compris qu'elle n'avait exprimé, dans son *rapport*, que des idées généralement admises, et qu'elle n'avait proposé, ni défendu aucun système de commerce maritime.

Dans l'enquête verbale, aucun membre de cette chambre de commerce n'a pris la parole pour défendre le *statu quo* qu'elle avait d'abord proposé dans son *rapport* écrit, alors qu'il était attaqué par des membres de cette chambre même. Le système des importations directes des provenances étrangères et celui des droits différentiels, appliqués aux provenances indirectes, a été proposé et soutenu, sans qu'aucun membre de la chambre de commerce, ni aucun autre négociant ou industriel s'y soit opposé. La divergence des opinions s'est seulement établie sur le mode d'application.

L'opinion de Charleroi peut donc être assimilée à celle des dix premières villes.

Anvers : La chambre de commerce accepte le changement du système actuel sous le rapport de nos relations avec les entrepôts d'Europe. Elle adopte, par conséquent, l'augmentation des droits différentiels, appliquée à ces relations. Elle détermine les moyens de protéger les importations directes, faites de pays lointains, contre les importations indirectes, faites par les entrepôts d'Europe.

Pour la fixation de ces nouveaux droits, dit-elle, *on ne devrait admettre aucune distinction de pavillon, mais prélever la taxe simple ou le droit majoré, suivant que la marchandise arrive d'un port transatlantique ou d'une place européenne, en conservant, dans tous les cas, la protection existante pour le pavillon national.*

Ce système est basé sur les mêmes principes sur lesquels est fondé celui qui est proposé par les dix chambres de commerce énumérées ci-dessus. La chambre d'Anvers formule ces principes en ces termes : *C'est à l'accroissement de nos exportations que tout, dans notre système commercial, doit être subordonné. Ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux. Les importations en droite ligne des pays transatlantiques favorisent réellement le débouché de nos produits indigènes vers ces mêmes parages. L'économie nationale paraît donc ainsi réclamer de leur donner une*

faveur sur les arrivages indirects qui, loin de nous rapporter les mêmes profits, servent, au contraire, à accroître les débouchés des pays qui sont en rivalité avec le nôtre.

Les deux systèmes se rencontrent sur la base et sur leur application aux importations faites par les voies intermédiaires des entrepôts d'Europe. La différence consiste en ce que la chambre de commerce d'Anvers, tout en voulant établir des relations directes et en maintenant au pavillon national la protection existante, n'admet pas, à l'égard des importations transatlantiques, la distinction des provenances ou du pavillon. Cette grave question est discutée dans la 2me section du rapport de la commission.

Dans l'enquête verbale, instituée à Anvers, il s'est manifesté une grande divergence d'opinion entre la chambre de commerce d'Anvers et la majorité des négociants et industriels de cette ville, qui ont pris part à l'enquête. Ceux-ci se sont rapprochés du système proposé par les dix chambres de commerce nommées ci-dessus.

Hasselt se prononce en faveur des relations directes qu'il faut protéger contre les importations et les exportations indirectes qui se font par la voie des entrepôts européens. Cette ville *admet volontiers que les efforts du Gouvernement doivent tendre à établir avec les pays lointains un commerce direct et à empêcher que les importations et les exportations ne se fassent pas, pour la plus grande partie, par les entrepôts d'Europe; car,* ajoute cette ville, *il doit être évident pour tout le monde qu'il est plus avantageux de recevoir et d'expédier directement les marchandises, que de les recevoir et de les expédier par voies intermédiaires et de seconde main.*

Cette chambre de commerce se demande : Par quels moyens pourra-t-on établir le commerce direct dans le pays? Cette question lui paraît trop grave et trop controversée pour lui donner, dès aujourd'hui, une solution satisfaisante. En conséquence, elle s'abstient de se prononcer sur les moyens d'exécution.

Verviers désire qu'il soit établi, à côté de la ligne de navigation à vapeur entre la Belgique et les États-Unis, des communications régulières de navigation entre le pays et les points les plus importants du globe, notamment *Rio-de-Janéiro* et le *Mexique. De pareilles mesures lui paraissent plus propres à favoriser le commerce extérieur que le système des droits différentiels.*

Cependant cette opinion n'est pas émise d'une manière positive et irrévocable, car la chambre de commerce de cette ville ajoute *que la commission d'enquête sera à même de recueillir tous les renseignements propres à s'éclairer sur cette question, et pourra ensuite indiquer au Gouvernement les mesures les plus efficaces pour parvenir au but que l'on se propose.*

Selon cette chambre de commerce, ce but doit être :

1° *De favoriser, par tous les moyens possibles, l'importation dans le pays des matières premières nécessaires aux diverses branches d'industrie;*

2° *De faciliter l'exportation des produits de l'industrie nationale, tant par des traités de commerce et de navigation, qu'en encourageant l'établissement de moyens de communication et de transports prompts et économiques.*

Il résulte de cette réponse que cette chambre de commerce, comme celle de Charleroi, ne définit, dans son *rapport,* aucun système commercial. Tous les systèmes qui sont en présence cherchent à atteindre ces deux buts. La question tout entière est dans les moyens d'obtenir ces résultats. C'était là l'objet

de l'enquête commerciale. Or, *Verviers* ne propose pas de moyens, soit *de favoriser l'importation des matières premières*, soit *de faciliter l'exportation des produits de l'industrie*. Cette ville ne pose pas non plus les bases sur lesquelles les traités de commerce et de navigation devraient être fondés. Elle ne présente donc pas de *système commercial maritime qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation*.

Telle est l'analyse du *rapport* de la chambre de commerce de Verviers. Le même résultat incomplet est produit par l'enquête verbale de cette ville.

On adhèrerait volontiers à la proposition d'accorder une plus grande protection à la marine marchande du pays, si c'était un moyen de faciliter nos exportations; mais on n'est pas sûr de ce résultat, et parce qu'on n'en est pas sûr, on hésite devant l'adoption de cette proposition.

Cependant, si cette ville doute de l'efficacité de la protection accordée, comme moyen d'exportation, à la navigation nationale, elle est unanime sur la protection qu'il convient de donner à la marine marchande, considérée comme but ou comme industrie du pays. *Verviers* ne voudrait pas que cette protection pût faire renchérir les matières premières; mais cette ville ne s'opposerait pas, en faveur de la marine marchande du pays, à une réduction plus forte de droits de douane dont d'autres objets de consommation sont frappés à l'importation. Le *droit sur le café*, dit-elle, *est de 8 francs par 100 kilogrammes. Si l'on voulait réduire le droit à 4 francs pour les navires nationaux, il n'y aurait point d'inconvénient. Il faudrait alors formuler un projet de loi, examiner quels sont les articles sur lesquels les droits différentiels porteraient, discuter leur importance et s'assurer si ces droits ne peuvent pas nuire à l'industrie*.

En faisant abstraction du motif qui a dicté cette opinion, elle s'identifie avec un des principaux moyens que les dix villes, énumérées ci-dessus, ont proposés et avec le but qu'elles ont recherché. Une réduction plus forte et plus efficace sur les droits d'importation est réclamée par ces villes en faveur de notre marine marchande, comme moyen de développer nos échanges commerciaux et d'accroître nos exportations. Il importe peu que, dans l'opinion de Verviers, cette protection opère comme moyen ou comme but; le résultat est le même.

Liége ne s'est pas placée sur le terrain sur lequel la question a été posée. Cette chambre de commerce croit que le système, proposé par les annexes *B* et *C*, a pour but unique de donner à notre navigation une plus grande extension et même un *développement exagéré*, tandis que le but direct et avoué de ce système est une plus grande exportation de nos produits, et que notre navigation commerciale, protégée dans ses cargaisons de retour contre la navigation étrangère, n'est que le moyen d'atteindre ce but. Cette chambre de commerce s'exprime ainsi dans son *rapport* écrit : *La chambre ne croit nullement qu'une protection accordée par l'établissement de droits différentiels, et* EN VUE DE DONNER UN DÉVELOPPEMENT EXAGÉRÉ A NOTRE MARINE, *alors que celle-ci n'a aucun point d'appui extérieur, puisse favoriser l'exportation des produits manufacturés dans le pays*.

Cette opinion a été soutenue devant la commission d'enquête avec quelques modifications. Les communications directes avec les pays d'outre-mer et l'application des droits différentiels aux importations indirectes n'ont point été repoussées dans un sens absolu et irrévocable. Selon la chambre, le moment opportun n'était point arrivé auquel il convenait de discuter et d'établir ce

système. Il faut attendre les résultats que la communication avec l'Allemagne amènera. Ensuite, ce système n'était pas connu; tout au moins il faut ne pas le discuter en principe, mais dans ses applications aux différents articles d'importation. Mais lorsque les interrogatoires commençaient sur l'opportunité et sur l'application du système, et se portaient sur un terrain plus propre à le faire mieux comprendre, l'assemblée déclara qu'elle ne pouvait que répéter les réponses qui déjà avaient été faites aux questions précédentes et que la discussion était épuisée.

Namur *ne se regarde pas comme compétente pour proposer les bases d'un système de commerce maritime. La chambre voit bien qu'il faut accorder des faveurs pour les relations directes, comme aussi une sage protection pour le pavillon du pays, et sans doute que, dans cette pensée, elle ne peut manquer de rencontrer aussi les mêmes vues de la part du Gouvernement.*

Devant la commission d'enquête, *Namur* persiste dans son opinion en faveur de la protection à accorder aux relations directes et au pavillon du pays, à moins que cette protection n'empêche absolument les arrivages des navires étrangers et n'élève les prix des matières premières. Du reste, cette ville abandonne la solution de ces dernières difficultés aux villes maritimes, ainsi que la tâche de poser les bases du système commercial extérieur qui convient aux intérêts du pays.

Arlon : *Nous devons déclarer que nous ne sommes pas en situation d'émettre notre opinion sur le système commercial et naval actuel de la Belgique, ou sur les bases d'un autre système qu'il conviendrait d'y substituer.*

DEUXIÈME SECTION.

DÉVELOPPEMENT D'UNE SÉRIE DE PROPOSITIONS QUE L'ENQUÊTE A ADOPTÉES, LES UNES A L'UNANIMITÉ, LES AUTRES A LA PRESQU'UNANIMITÉ, ET EXAMEN DE LA QUESTION DE SAVOIR SI LE COMMERCE MARITIME DE L'ÉTRANGER SERA ASSIMILÉ, DANS LES TRAITÉS DE RÉCIPROCITÉ, AU MÊME COMMERCE DU PAYS, LORSQUE, PAR SES NAVIRES, IL IMPORTERA DANS NOS PORTS, POUR LA CONSOMMATION, DES MARCHANDISES QUI NE SONT PAS LES PRODUITS DE SON SOL ET DE SON INDUSTRIE?

§ I.

Le commerce extérieur est dans un état de souffrance

Une question de fait dominait l'enquête. Ce fait avait été souvent contesté. Le commerce extérieur du pays est-il, ou non, prospère? Dans le cas affirmatif, il était inutile d'interroger le pays. Dans le cas négatif, la cause qui a provoqué l'enquête était reconnue. Afin de procéder méthodiquement, cette question a été avant tout posée : *Dans quelle situation se trouve le commerce extérieur du pays, considéré dans ses rapports avec l'agriculture et l'industrie du pays?* L'enquête a répondu à l'unanimité que ce commerce est dans un état de souffrance.

§ II.

Causes de ce malaise.

Le malaise du commerce extérieur étant constaté, il était nécessaire de remonter aux sources du mal et de rechercher les moyens d'y remédier. Il importait de découvrir un système de commerce, c'est-à-dire, dans l'acception classique du terme, non une agglomération d'hypothèses ou d'opinions conjecturales, mais un ensemble de principes fondés sur les faits, sanctionnés par la pratique, liés entre eux et se prêtant un mutuel appui.

La commission a donc porté ses investigations sur les causes qui avaient réduit notre commerce extérieur à l'état de souffrance. Avant l'enquête, la dissidence s'était aussi établie sur ces causes. L'effet n'étant pas admis, il était naturel que ses causes fussent niées. La fraction de la Chambre des Représentants qui soutenait que le commerce extérieur du pays était dans une situation fâcheuse, l'attribuait à ces deux causes principales : 1° *Les états de l'Europe repoussent, en grande partie, nos produits, soit par des lois prohibitives, soit par des droits plus ou moins élevés.* 2° *Il a été jusqu'à présent impossible d'établir avec les pays lointains des relations régulières et suivies.*

Ces deux causes ont été admises à l'unanimité par l'enquête.

§ III.

Moyens inefficaces ou difficiles dans leur exécution, proposés avant l'enquête.

La première de ces causes a donné lieu à cette question : Existe-t-il, dans l'état actuel de la politique commerciale, des moyens de mitiger le caractère répulsif de la législation européenne, ou d'élargir nos débouchés dans les pays soumis à cette législation?

Il se présentait, avant l'enquête, à beaucoup d'esprits trois moyens d'enlever les obstacles qui s'opposent à l'accroissement de nos exportations dans les états européens. Comme ces moyens pourraient nourrir encore des illusions, embarrasser les discussions parlementaires, et nous distraire de la recherche d'autres moyens d'atteindre le but, il importe de prouver qu'ils sont difficiles dans leur exécution, ou inefficaces dans leurs effets.

1er *moyen* : Traités internationaux.

Le premier de ces moyens avait pour objet les traités internationaux. Ces traités se divisent en trois espèces. La première est fondée sur l'abaissement réciproque des tarifs, et, par-conséquent, sur des concessions que les États se font mutuellement, afin de faciliter entre eux les échanges commerciaux de leurs productions respectives. Ces conventions ont reçu la dénomination de *traités de commerce*.

Traités de commerce.

Les faits ont prouvé que ces concessions ne se portent pas sur des articles similaires, produits de part et d'autre dans les mêmes spécialités, et à peu près avec un égal avantage ou avec les mêmes succès.

La vive opposition que font les populations industrielles à la concurrence des produits étrangers similaires met obstacle à ces conventions. Les Gouvernements ne s'avisent pas de lutter contre ces résistances nationales. Ils vivent au milieu d'une atmosphère protectrice et prohibitive et suivent l'instinct de leur propre conservation. En outre, un principe incontestable, prouvé par une longue expérience générale, les domine : le travail national n'a jamais cessé un instant d'être la base de l'économie politique de tous les États à la fois industriels

et commerciaux. Il est la source la plus régulière de leur bien-être et de leur prospérité, le moyen le plus efficace de multiplier les contribuables, de diminuer, par une plus grande répartition, les charges publiques, de faciliter la rentrée des impôts et d'amortir la dette nationale. Le travail national est encore pour les États la cause la plus déterminante d'ordre, de moralité, de décence et de stabilité. L'État qui ne protége pas le travail en lui assurant, dans de justes limites, la consommation intérieure, passe par des convulsions successives et s'expose à la dissolution.

Jamais il ne s'est élevé aucun doute sur l'immense supériorité d'avantages qu'exerce, sous tous les rapports, le commerce intérieur des pays sur leur commerce extérieur. Les faits n'ont jamais cessé de parler tout haut à cet égard. Cette supériorité est reconnue à tel point que le commerce extérieur des nations ne peut même avoir aucune chance de plein succès, s'il ne puise sa vie et sa force dans le commerce intérieur. Lorsqu'on recherche avec avidité les débouchés extérieurs dont la concurrence générale rend la conquête difficile, les nations européennes pensent qu'il est peu sage de refuser à sa propre industrie le débouché intérieur dont chaque nation dispose à volonté.

La consommation intérieure est le plus grand et le plus sûr stimulant du travail national. La certitude de la vente intérieure encourage la production et la concurrence intérieure; elle exerce une grande influence sur le perfectionnement des qualités et sur l'abaissement des prix. Lorsque la consommation et la concurrence intérieures ont opéré ces effets sur les produits nationaux, le commerce extérieur parvient à les placer aisément là où les besoins les réclament. « En tout pays, dit J.-B. Say, la consommation intérieure fait la prospérité » de la production (*). » En effet, la consommation d'un pays est à l'égard de la production ce que la concurrence intérieure est à l'égard du perfectionnement des produits et de leur bon marché.

Il est bien constaté par les faits généraux que l'argument tiré de l'intérêt du consommateur n'a pu, dans aucun État, renverser le système de protection. Partout les avantages que produit sur les masses le travail national ont paru de beaucoup supérieurs aux bénéfices du consommateur qu'une théorie incomplète a cru découvrir dans la concurrence des produits étrangers. Le plus grand nombre de consommateurs sont eux-mêmes fabricants et ouvriers; il est de leur intérêt de se prêter un mutuel appui. La concurrence intérieure fait d'ailleurs suffisamment à l'égard des qualités et des prix l'office de la concurrence extérieure. Alors même que le consommateur dût payer un peu plus cher quelques produits nationaux, l'emploi des capitaux du pays, de ses instruments et de ses matières indigènes, le travail de la population ouvrière, les bénéfices considérables de la main-d'œuvre qui restent acquis au pays, ont paru à tous les États compenser largement les légers sacrifices du consommateur. Nulle part la science dogmatique de la théorie n'a pu, jusqu'à présent, remplacer la science plus positive et plus utile de l'observation des faits. Les principes de protection, basés sur ces faits, ont reçu partout une application générale. Telles sont les raisons pour lesquelles des États ne concluent pas entre eux des *traités de commerce* qui ont pour objet des articles similaires.

(*) T. I, 2me partie, ch. XV.

La position du pays, considérée dans ses rapports avec la politique protectrice et répulsive des États européens, a donc été mal appréciée. Il en est résulté l'erreur que beaucoup d'opinions se sont réfugiées dans l'espoir, peu fondé, de conclure avec ces États des traités dont les dispostions eussent été de nature à admettre chez eux notre concurrence, en articles similaires, dans une proportion considérable.

Si une simple inspection des positions internationales et une juste appréciation des motifs qui font agir la politique commerciale ne prouvaient pas à l'évidence la grande difficulté de porter les États européens à des conventions qui accordent aux produits similaires de l'étranger une part large dans leur consommation intérieure, les faits sont là pour opérer la conviction dans tous les esprits. La théorie et les espérances qu'elle crée sont impuissantes contre les faits. Nous ne connaissons aucun traité par lequel des États européens se soient accordé, au moyen de l'abaissement mutuel de leurs tarifs, la faculté d'importer dans leurs pays respectifs des fabricats qu'ils produisent eux-mêmes en quantités suffisantes pour leur consommation, ou qu'ils sont en voie de produire pour suffire à leurs propres besoins. Nous-mêmes nous avons dépensé inutilement onze ans dans le vain espoir de conclure des *traités de commerce*. Les ministères qui se sont succédé n'ont cessé d'annoncer à la Chambre des Représentants et au pays leurs négociations avec les États de l'Europe. Ils ne sont parvenus à aucun résultat. Pendant que leurs efforts furent frappés de stérilité, aucune mesure efficace n'a été prise pour ouvrir à notre industrie des débouchés dans les pays transatlantiques, où les intérêts nationaux, bien loin d'être opposés à l'importation de nos articles manufacturés, les conviaient en échange de leurs produits dissimilaires.

Les *traités de commerce* ne se négocient aujourd'hui qu'au moyen d'articles dissimilaires, produits spécialement par l'une partie contractante et consommés par l'autre. Tels sont les éléments que réclame la politique actuelle pour entrer en négociation, et pour faciliter les échanges au moyen de l'abaissement mutuel des tarifs. Ces échanges, opérés sur des productions dissimilaires, favorisent réellement les producteurs et les consommateurs de deux nations, sans nuire, sous d'autres rapports, aux intérêts de la communauté. Combiner les intérêts qui ne s'excluent pas, faire servir les uns par les autres, éviter de se rencontrer sur le terrain des hostilités industrielles, telle est la voie par laquelle on arrive aux conventions commerciales avec les États voisins. Alors on s'arrêtera aux projets qui réunissent la double condition d'être possibles et efficaces.

A l'appui de cette assertion, nous invoquerons encore les faits. Ce sont des intérêts dissimilaires qui ont dicté les deux dernières conventions commerciales de la France avec l'Angleterre et avec la Hollande. C'est le même principe qui domine les nouvelles négociations pendantes entre les deux premiers pays. Les anciens traités de l'Angleterre avec la France et le Portugal sont des précédents qui confirment notre assertion. Il n'existe pas de *traités de commerce* fondés sur d'autres bases. Dans l'état actuel de la politique commerciale, il est difficile, sinon impossible, de rencontrer les éléments de ces traités ailleurs que dans les échanges des produits dissimilaires. Les besoins et l'intérêt des nations sont leurs seuls agents, les seules causes qui déterminent les relations internationales. Les autres appartiennent à l'école romantique. Ce sont ces besoins et ces intérêts internationaux qu'il faut consulter pour arriver à la conclusion de *traités*

de commerce. Se placer en dehors de cette sphère de négociations, c'est sortir des réalités de la diplomatie commerciale ; c'est négliger, d'un côté, le cours ordinaire et régulier des intérêts internationaux, et se jeter, de l'autre, dans l'étude peu fructueuse des phénomènes politiques que ces intérêts pourraient présenter.

Mais en restant dans le cercle des productions dissimilaires pour négocier des *traités de commerce*, un obstacle sérieux s'oppose chez nous à la négociation de ces traités. Nous ne connaissons pas à la Belgique des articles *manufacturés* qui ne soient les similaires des productions des États voisins. Nous disons des articles *manufacturés ;* car l'exportation de nos produits *naturels* n'invoque pas l'intervention des *traités de commerce;* elle n'est pas déterminée par leur influence, mais par les besoins que les nations voisines en éprouvent. Les faits ont prouvé que nos lins, nos écorces, nos fruits, nos œufs, nos beurres, notre volaille, s'exportent sans qu'il ait été nécessaire de faire des concessions aux pays qui les consomment. Les sacrifices que nous ferions pour obtenir l'importation de ces produits dans les pays voisins seraient gratuits. Lorsque les besoins de l'étranger se manifestent, leur exportation marche seule et sans obstacle. Les besoins s'affranchissent de la nécessité des conventions. Si ces besoins extérieurs venaient à cesser, *un traité de commerce,* fondé sur ces produits, ne pourrait être négocié.

Il résulte d'ailleurs de notre législation douanière un autre obstacle qui s'oppose à la négociation de *traités de commerce*.

Nous possédons peu d'éléments de concessions. Nos tarifs sur les principaux articles étrangers, que nous ne produisons pas et que nous consommons comme objets de luxe ou de simple utilité, sont trop peu élevés. Aussi longtemps que nous accorderons aux produits de certains États une consommation large et facile, ils ne seront stimulés par aucun besoin, ni par aucun intérêt, à entrer avec nous dans des traités de commerce qui, par des concessions mutuelles, facilitent les échanges internationaux. Sans faire d'autres sacrifices, ils atteignent chez nous leur but. Nous consommons un grand nombre de leurs produits, sans qu'ils soient forcés, par la voie des concessions, à la condition de consommer les nôtres. Nous ne connaissons en Belgique aucun obstacle qui s'oppose à une consommation considérable des vins et de plusieurs autres produits spéciaux de la France. Celui qui pénètre dans les secrets de la politique commerciale découvre dans cette facilité, que nous accordons aux importations étrangères, la cause principale du peu de succès que nos négociations ont rencontré.

Notre politique commerciale a même procédé en sens inverse de la direction qui seule conduit à la conclusion de *traités de commerce*. Au lieu de maintenir sur quelques articles la rigueur de notre législation douanière, et d'élever nos tarifs sur quelques autres, dans le but de posséder des éléments de concessions et des moyens de négocier des *traités de commerce,* elle les a, au contraire, abaissés, sans exiger des concessions équivalentes. Après s'être ainsi désarmé, est-il étonnant que, malgré tous nos efforts, nous ne soyons parvenus à la conclusion d'aucun traité de commerce, et que nous ayons été devancés par nos voisins? La loi des besoins et des intérêts des États voisins n'a pas été la règle de notre politique commerciale. Celle-ci a été sans action, comme sans force ; elle a dû échouer.

De leur côté, la politique des États qui nous environnent a été habile et prévoyante. Au lieu de se relâcher de la rigueur de leurs tarifs envers les produits

belges, ils l'ont augmentée. Si le pays parvient à les amener à l'abaissement de leurs droits de douane, ils pourront faire des concessions sans léser leurs industries et sans accorder aux nôtres des avantages équivalents, ou proportionnés aux besoins de leur écoulement.

Il est des articles que, quoique similaires, l'une nation produit avec plus d'avantage que l'autre; il en est d'autres qui, quoique produits par l'un des deux pays, ne suffisent ni à sa consommation, ni à son commerce extérieur. Telle est la situation des fers, des houilles, des bestiaux et des toiles belges, relativement aux mêmes produits de la France.

Depuis plusieurs années, on s'est flatté de l'espoir que la France, en échange d'autres concessions, aurait accordé à ces produits belges une consommation plus large. En effet, il est bien constaté que, parmi ses produits similaires, les uns ne suffisent pas à ses besoins et que les autres sont inférieurs en qualités ou supérieurs en prix. On a cru qu'il était de l'intérêt de la France d'entrer avec nous dans des transactions commerciales. Mais ceux qui se livraient à ces prévisions se sont dissimulés les obstacles sérieux que, soit ouvertement, soit tacitement, la France aurait interjetés. En cas de négociation, ses producteurs de fers, de houille, de bestiaux et de toiles élèveront les hauts cris. Ils se croiront écrasés par la concurrence belge. — « Nos industries, diront-ils, quoique jus- » qu'à présent insuffisantes ou arriérées, sont en pleine progression. Bientôt, » elles suffiront à tous les besoins. Consultez à cet égard le passé, il vous répon- » dra. La prohibition a fait faire à la France bien des progrès. Admettre la con- » currence belge, c'est non-seulement arrêter nos progrès, c'est les ruiner. » Avant de réussir à traiter avec la France, il faudra donc vaincre la résistance de ces intérêts opposés. D'autres obstacles seront opposés par le Gouvernement français. Il ne découvrira pas la nécessité de faire des concessions. La consommation belge de plusieurs articles de France ne lui paraîtra pas rencontrer en Belgique des entraves sérieuses. A ses yeux la France ferait à la Belgique des concessions gratuites. La diplomatie commerciale et les relations avec d'autres États présentent ensuite à la France de nouveaux obstacles. Si elle abaisse son tarif à l'égard des produits belges, elle doit accorder les mêmes faveurs aux produits similaires de l'Angleterre et de l'Allemagne, sous peine de voir léser ses intérêts par ces deux pays. Parmi leshommes considérables et influents qui conduiront ces négociations, il s'en trouvera qui sont partisans inébranlables du système protecteur. D'autres seront disposés à soigner leur position politique et à avoir égard à leurs intérêts électoraux. D'autres seront liés par leurs alliances politiques, ou seront eux-mêmes intéressés dans les industries auxquelles les produits belges feraient concurrence. Enfin, dans l'opinion du plus grand nombre, il serait impolitique que la France s'aliénât la Belgique et qu'en outre, elle n'évitât pas le ridicule de ses bruyantes et inutiles négociations. Sans compromettre des intérêts français, ils trouveront des termes de conciliation. Ils chercheront à mener les négociations à des résultats qui se réduiront pour la Belgique à des proportions mesquines ou illusoires. Ces négociateurs seront les plus subtiles et les plus dangereux.

Traités de navigation.

Les autres conventions que l'on a invoquées, comme moyens d'accroître nos débouchés dans les États européens, sont les *traités de navigation*. Ils ont pour objet l'assimilation des navires de l'une nation important dans les ports de

l'autre, soit les produits de leur sol et de leur industrie, soit des marchandises de toute nature et de toute provenance, d'après les stipulations dont les parties sont convenues. Il est échappé à ceux qui ont demandé ces conventions, dans le but de favoriser nos exportations dans les États de l'Europe, qu'elles laissent subsister, de part et d'autre, les tarifs de douane. Si, en présence de ces *traités de navigation*, des droits prohibitifs ou exorbitants continuent de repousser nos produits, il est inutile de chercher dans ces conventions le moyen d'augmenter nos exportations.

Les *traités de navigation* méritent, en outre, une attention sérieuse. Un pays peut conclure avec un autre un traité de parfaite réciprocité navale pour l'importation mutuelle de leurs produits, et, au lieu d'acquérir des avantages industriels par ce traité, perdre ceux qu'il possédait avant sa conclusion. Si la Belgique négociait pareil traité avec l'Angleterre, nous n'exporterions dans ce pays ni plus ni moins de produits naturels. Leur exportation est uniquement due aux besoins que l'Angleterre éprouve de ces produits; or, ces besoins n'augmenteraient ou ne diminueraient pas par le seul fait de l'intervention d'un *traité de navigation*. Mais l'effet du traité serait que les transports de ces produits naturels, ainsi que l'importation du sel, seraient presqu'exclusivement opérés par les navires anglais, sans que, sous d'autres rapports, il résultât de cette convention aucun avantage pour le pays. L'industrie de la construction et de la réparation de nos navires employés à cette navigation, et celle qui s'exerce par cette navigation même passeraient à l'Angleterre. Le cercle du travail national serait rétréci dans la même proportion, tandis que les autres industries belges n'exporteraient pas en Angleterre, à cause de son tarif prohibitif, un tonneau de marchandises au delà du chiffre de leurs exportations actuelles.

Si ces conventions ne sont pas limitées à l'importation réciproque des produits du sol et de l'industrie des parties contractantes, et que chacune d'elles jouisse de la faculté d'importer dans les ports de l'autre des marchandises de toute nature et de toute provenance, leurs résultats sont beaucoup plus désastreux pour l'industrie, le commerce et la navigation de la partie contractante qui ne possède pas de colonies, ou dont la navigation maritime est de beaucoup inférieure à celle de l'autre partie. Dans ce cas, celle-ci déverse dans les ports de l'autre les denrées coloniales qu'elle a échangées, dans ses possessions transatlantiques ou dans les colonies libres, contre ses articles manufacturés, souvent les similaires de cette partie contractante. Le commerce maritime régulier et suivi avec les contrées lointaines ne pouvant consister que dans les échanges, il en résulterait que ce dernier pays ne pourrait échanger ses produits, dans les pays lointains, contre les produits de ces contrées, attendu qu'ils seraient fournis à ses ports et à ses marchés par le commerce maritime de l'autre partie contractante.

Ne possédant pas de colonies et notre commerce maritime étant considérablement inférieur à celui des puissances voisines, l'effet immanquable de ces *traités de navigation*, conclus avec ces puissances, serait de stimuler l'exportation de leurs produits et de jeter des entraves à l'exportation des nôtres. Donc traiter sur ce pied avec ces nations, négocier avec ces États des *traités de navigation*, c'est leur accorder d'immenses faveurs industrielles et commerciales au grand préjudice de l'industrie d'exportation et du commerce extérieur de la Belgique.

Le traité projeté, le 22 septembre 1838, entre la Belgique et la France, portait ce caractère pernicieux à nos intérêts. Il laissait subsister, de part et d'autre,

les tarifs de douane. Nos exportations en France n'auraient reçu aucun accroissement. Le commerce français aurait échangé ses produits contre les denrées transatlantiques et aurait jeté une partie de ses retours dans nos ports. Nos échanges avec les pays lointains en seraient devenus plus impraticables Le pays a signalé les funestes dispositions de ce traité, et le Gouvernement a eu, cette fois, le bon sens de ne pas le présenter à la sanction de la Législature.

Pendant que le Gouvernement belge se donnait beaucoup de peines pour négocier avec des États européens des *traités de navigation* qui, à raison des tarifs prohibitifs de ces États, étaient inutiles à l'exportation de nos produits, il continuait de négliger les débouchés lointains que toutes les puissances maritimes, commerciales et industrielles, recherchent avec une grande avidité. Les retours de notre commerce maritime n'étant pas suffisamment protégés contre les retours que le même commerce étranger faisait dans nos ports, il a été impossible d'établir avec les contrées lointaines des relations suivies et d'opérer des échanges réguliers. Cependant l'un moyen d'élargir le cercle de nos exportations n'excluait pas l'autre. S'il avait été possible d'atteindre les marchés continentaux, rien n'empêchait qu'ils fussent exploités concurremment avec les marchés transatlantiques. Ceux-ci appellent nos échanges commerciaux, tandis que ceux-là les redoutent et les repoussent. Les nations lointaines les facilitent, tandis que les nations voisines les entourent de difficultés et de restrictions. On a commis la faute déplorable de se jeter dans des négociations longues et infructueuses et de mendier au mauvais vouloir de nos rivaux en industrie des avantages qu'en peu de temps on aurait obtenus dans les contrées d'outre-mer par un acte de notre propre volonté législative. Si notre commerce maritime avait reçu la protection que les autres États accordent au leur, si ses retours des pays lointains avaient été plus efficacement protégés, depuis longtemps le pays aurait été en possession des marchés lointains et l'industrie se serait efforcée d'approprier ses produits à leurs besoins.

2e *moyen* : Unions douanières.

Le deuxième moyen indiqué, avant l'enquête, pour porter nos productions aux grands centres de consommation européenne, consistait dans les réunions douanières. Les uns proposaient une fusion du commerce intérieur de la Belgique et de la France. Les autres désiraient que la Belgique entrât dans la fédération commerciale de l'Allemagne. D'autres enfin, subordonnant leur préférence à la possibilité de l'exécution, demandèrent l'une ou l'autre réunion.

Une union, soit complète, soit partielle, était assurément le moyen le plus sûr et le plus efficace d'atteindre le but. Il avait sur les *traités de commerce* et sur les *traités de navigation* de grands avantages. Les premiers ne font qu'abaisser les droits de douane et souvent dans une proportion trop peu remarquable pour imprimer une plus grande impulsion aux transactions commerciales. Les autres maintiennent les tarifs de douane dans toute leur rigueur, et laissent les échanges des produits mutuels dans le même état. Une union confond, en tout ou en partie, les industries de deux nations dans une circulation et une consommation communes.

L'enquête ne s'oppose pas à une union douanière avec l'un ou l'autre État limitrophe. Elle pense, au contraire, qu'elle est dans les intérêts bien entendus de deux pays qui, *dans les moyens de production économique, présentent des forces égales.*

Dans l'éventualité d'un projet d'union commerciale entre la Belgique et entre l'un ou l'autre des deux pays voisins, la Belgique devrait être dirigée dans son choix par les considérations suivantes. Afin que l'un pays ne nuise pas considérablement à l'autre, il importe que, sous le rapport des grandes industries, les deux pays possèdent, dans les moyens de production *économique*, des forces à peu près égales, ou que, eu égard à la disproportion des populations et abstraction faite des quantités, il existe une espèce d'équilibre entre les moyens de produire, en qualités, avec la même économie. Ensuite, une union commerciale présente plus d'avantages à deux pays entre lesquels on remarque une plus grande différence d'articles naturels et fabriqués, produits d'un côté et consommés de l'autre. Dans ce cas, les deux pays, commercialement réunis, se prêtent, sous des rapports importants, un appui mutuel dans le développement de leur industrie et de leur consommation.

Si la France comprend bien sa position commerciale et industrielle, elle doit chercher à se procurer, à un prix moins élevé, les objets de première nécessité, qui forment les éléments et la force de sa consommation et de ses grands établissements industriels. La Belgique, de son côté, trouverait l'avantage de les lui fournir en grande partie, tels que les fers, les houilles, les bestiaux, les huiles, les qualités de toiles que la France ne fabrique pas avec le même avantage, et d'autres qu'elle ne produit pas en quantités suffisantes pour sa consommation intérieure et son commerce extérieur.

La France puiserait dans cette consommation plus économique, et dans ces avantages industriels, des forces considérables pour lutter avec plus de succès sur les marchés lointains. Son commerce extérieur recevrait une grande impulsion. Elle nous fournirait en plus grandes quantités ses vins, ses articles de luxe et de mode. Elle mettrait obstacle à l'imitation belge de ces derniers articles et à la contrefaçon de ses impressions littéraires et scientifiques. Elle entraverait considérablement nos nouvelles productions de glaces, de cristaux, de bronzes, de laines, auxquelles la Législature belge doit, sans union douanière, une protection plus efficace. Des antécédents bien connus ont prouvé qu'une union commerciale n'a porté aucun préjudice à la Belgique ou à la France. Pendant notre réunion politique, les industries des deux pays étaient plus prospères, sans que les intérêts de l'un ou de l'autre en aient été froissés. Pendant le même temps, les industries de la France ont pris un grand développement. Cette union commerciale pourrait donc de nouveau présenter les mêmes avantages aux deux pays et servir puissamment les intérêts communs.

Mais, il faut l'avouer, des obstacles plus formidables s'opposent à l'exécution de ce deuxième moyen de créer pour notre industrie de nouvelles sources d'écoulement dans les États voisins. Ce n'est pas par des vœux et par des propositions que deux immenses concurrences industrielles se jettent, tout à coup, dans une communauté d'intérêts. Déjà nous avons fait remarquer qu'aujourd'hui les nations apportent leur poids de réaction dans la balance gouvernementale. De puissants intérêts particuliers opposeront, de part et d'autre, à l'union de vives résistances. Bien du temps peut s'écouler avant qu'elles soient vaincues. Si l'union n'était que partielle, il faudrait de profondes méditations et de longues négociations pour déplacer des industries de manière que les avantages et les désavantages fussent équilibrés et pour tomber d'accord sur le choix des articles. Cependant la Belgique éprouve le besoin urgent de s'ouvrir de nouveaux débou-

chés. Tant de fois elle a été leurrée! Tant de fois les intérêts commerciaux de l'étranger ont pris des voies indirectes pour donner le change à la Belgique et pour la détourner des autres moyens de se créer des sources de prospérité commerciale! Il est facile de nourrir de fausses espérances une nation jeune et inexpérimentée dans les ruses et les déceptions de la diplomatie. L'entretenir de l'espoir d'une association commerciale est assurément un excellent moyen de paralyser ses efforts, de comprimer l'essor de son esprit d'entreprises commerciales et maritimes, et d'opposer des obstacles à l'extension de son commerce et de son industrie. La Belgique vit, depuis huit ans, de l'espérance de voir accroître ses débouchés uniquement par le commerce de transit, auquel, par les suggestions intéressées de l'Angleterre, elle a fait d'énormes sacrifices.

La susceptibilité outrée de la haute politique européenne est inévitable. Elle interjettera un autre obstacle à cette fusion douanière. Il serait difficile de déterminer le temps avant que cette opposition fût vaincue. La commission d'enquête ne pense pas qu'avec le temps elle soit invincible. Le droit public de l'Europe, tel qu'il est aujourd'hui admis, reconnaît aux États de tout rang le droit de gouverner leurs affaires commerciales comme ils les entendent, et, par conséquent, de contracter des alliances qu'ils croient conformes à leurs intérêts. Un État sans indépendance nationale, ou un État auquel cette même force majeure, qui lui a reconnu cette indépendance, dénierait le droit de combiner les éléments de son existence, serait une cruelle dérision. L'honneur des puissances européennes reculera-t-il devant la responsabilité d'une politique aussi odieuse? Malgré les vives répugnances de l'Angleterre, de la France et de l'Autriche, le principe a reçu son application par l'union commerciale de la majeure partie des États de l'Allemagne. Si, en présence de ce précédent, la diplomatie s'opposait à un fait de la même nature, elle ne justifierait pas aux yeux du droit public européen une oppression aussi flagrante.

Si une opposition semblable se déclarait, quoi qu'elle fût indubitablement puisée dans les intérêts commerciaux de l'étranger, elle prendrait les dehors de la politique et chercherait ses prétextes dans la nécessité d'équilibrer les forces européennes. Sans doute, l'équilibre de l'Europe exige que jamais la Belgique ne soit réunie à la France. Cette dernière puissance, tant par la force qui lui est propre que par l'ambition de s'agrandir, pèse assez sur les États voisins. Depuis Louis XIV, elle n'a cessé de les inquiéter. L'Europe veillera donc au maintien de la neutralité armée de la Belgique. La France a elle-même garanti cette neutralité. Si, dans des occasions opportunes, elle avait l'intention de lui porter atteinte, la double violation de ses serments et de nos droits serait indépendante de l'existence ou de la non existence de notre union douanière. Si des circonstances favorables à l'envahissement de la Belgique se présentaient et que la France eût l'intention de le consommer, ce ne seraient pas les barrières de douanes qui l'arrêteraient. Ensuite, la Belgique, loin de rechercher la réunion politique avec la France, la repousse. Elle ne lui envie pas ses lois. Elle peut vivre heureuse sous l'ombre protectrice de ses propres institutions. Enfin, cette fusion douanière peut être entourée de toutes les garanties que les hautes puissances pourraient désirer. Il n'est pas d'ailleurs de moyen plus sûr d'empêcher que la Belgique se jette dans les bras de la France, que de lui permettre d'exister et d'étendre sa prospérité, en contractant une union douanière avec ce pays. L'opposition des grandes puissances ne pourrait donc, en bon droit,

trouver sa source dans la question politique. Mais quelle est la valeur du droit du faible placé en face de la force majeure? L'histoire répondra.

Sous les dehors de la politique d'équilibre, l'Angleterre fera au fond une opposition commerciale. Quoiqu'elle sente que le continent échappe progressivement à son industrie, et que, pour cette raison, elle cherche en Orient et en Chine, *per fas* et *nefas*, des compensations pour la prodigieuse fécondité de son industrie; sa diplomatie s'efforcera d'asservir quelques pays européens à son despotisme commercial, aussi longtemps que ces pays auront la simplicité de croire à ses menaces ou à ses promesses, comme aux ruses et aux déceptions de sa politique commerciale.

Quoi qu'il en soit de ces puissantes résistances, la commission a cru que cet objet, malgré son importance commerciale, n'entrait pas directement dans sa mission. Celle-ci a eu pour but de rechercher des moyens de commerce extérieur qui pouvaient être exécutés promptement et par la seule volonté de la nation belge. Or les obstacles qui pourraient s'opposer à une réunion douanière ne sont pas de nature à être levés immédiatement par les efforts du pays. Se bornant à la recherche des moyens d'agrandir notre commerce extérieur par les voies que la volonté indépendante de la Législature du pays peut tracer, elle abandonne les alliances douanières aux conseils du temps, aux situations opportunes et à la pénétrante sagacité de notre diplomatie commerciale. La commission a été d'ailleurs d'avis que la formation de ces alliances entrait spécialement dans les attributions du Gouvernement. C'est à lui qu'il appartient de méditer cette grave question, d'en préparer les éléments d'exécution et de la soumettre ensuite à l'examen et à la discussion de la Législature. Ce sont aussi ces raisons pour lesquelles la commission n'a pas institué des interrogatoires réguliers sur ces graves intérêts.

3e *moyen* Chemins de fer.

Eu égard au rigoureux système douanier des États voisins, il paraîtrait inutile de mentionner le troisième moyen de lever les obstacles qui s'opposent à une consommation plus large de nos produits dans ces États. Mais ce moyen a été sérieusement présenté; il a été proposé et souvent répété par des personnes et par des corps qui, en raison de leur position et de leur autorité, pourraient entretenir le pays dans des illusions dangereuses, en ce sens qu'elles pourraient continuer de détourner la nation de la recherche d'autres voies d'écoulement de ses produits. Quelques mots suffiront pour détruire ces déceptions.

Ce troisième moyen nous a été indiqué dans nos nouvelles lignes de communication avec l'Allemagne et la France. On nous a fait espérer que, du moment que nos chemins de fer auraient atteint les frontières prussiennes et françaises, nos exportations en Allemagne et en France auraient pris un accroissement considérable. On nous montrait de loin ces deux pays, l'un avec ses 24 millions, l'autre avec ses 33 millions de consommateurs. Mais la réticence jouait un rôle peu éblouissant dans la rhétorique commerciale de ces heureux prophètes. Ils faisaient abstraction des tarifs prohibitifs, ou exorbitamment élevés, que, en présence de nos chemins de fer, nos produits auraient continué de rencontrer sur les frontières de l'Allemagne et de la France. Quoique nos anciennes communications avec ces deux pays n'aient point été interrompues, leurs tarifs ont opposé à l'accroissement de nos exportations dans ces deux pays

des barrières infranchissables. Nous ne découvrons ni dans la facilité, ni dans la rapidité de ces nouvelles communications, aucun moyen de rompre ces obstacles.

Conséquences qui résultent de l'inefficacité de ces moyens.

Il résulte des considérations précédentes que le pays ne possède pas de moyens prompts et efficaces de mitiger le caractère répulsif de la législation européenne. Le commerce et l'industrie du pays, interrogés par la commission d'enquête, en ont tiré, à l'unanimité, la conséquence que, dans *l'état actuel de la législation protectrice et prohibitive de la plupart des États de l'Europe, ce sont les marchés lointains qui seuls peuvent ouvrir à notre industrie de nouveaux débouchés.*

Cette opinion a été exprimée par toutes les voix de l'enquête. Voici les termes dans lesquels la chambre de commerce d'Anvers l'a énoncée et motivée : « Comme les tarifs des États voisins frappent de droits onéreux la plupart des » fabricats belges, afin de favoriser leur industrie indigène, c'est le débouché » des régions lointaines qui seul peut mettre nos exportations en rapport avec » notre puissance de produire. La législation commerciale de la Belgique doit » tendre autant que possible à frayer cette voie à l'industrie nationale, à » multiplier, par conséquent, et à faciliter, par tous les moyens, nos commu- » nications maritimes avec les points les plus importants du globe (*). »

C'est ce même caractère répulsif de la législation douanière des États continentaux qui, depuis quelques années, imprime tant d'activité à la politique anglaise pour multiplier et s'assurer les marchés lointains. L'Angleterre, comme la Belgique, découvre dans la législation protectrice du continent et dans les progrès que l'industrie fait en Europe, l'exclusion prochaine de ses fabricats. Des manufactures rivales s'élèvent partout. Elle voit dans la substitution des forces mécaniques au travail de l'homme, dans l'exubérance, le perfectionnement et le bon marché des produits, et dans la politique protectrice de l'Europe, le rétrécissement progressif de ses placements sur le continent. Par une politique habile et prévoyante, elle cherche des compensations chez les populations lointaines qui grandissent en luxe et en besoins, sans que leur industrie manufacturière suive la même progression. Sa guerre contre la Chine, sa politique en Orient, n'ont pas d'autre but.

C'est le même motif qui forcera l'Angleterre à renoncer, en partie, à son monopole commercial, et à modifier sa législation coloniale et céréale. Le Brésil la menace de repousser ses objets manufacturés, si elle ne veut recevoir en échange ses cafés et ses sucres. Les États-Unis de l'Amérique du Nord lui tiennent ce langage menaçant : Ou l'admission de nos grains et de nos farines, ou l'exclusion de la plupart de vos fabricats.

Pendant les dix dernières années, à commencer de 1830 à 1839, l'Angleterre a exporté annuellement au Brésil une valeur moyenne de 65,875,000 francs en articles manufacturés. Cette valeur aurait été doublée, si le commerce maritime anglais avait pu négliger ses produits coloniaux et prendre en retour, pour la consommation intérieure, les cafés et les sucres du Brésil (**). Ses exportations dans les États-Unis s'élèvent à plus de 150 millions. Cette situation

---

(*) Documents de l'enquête; *Rapport de la chambre de commerce d'Anvers*, p. 145.

(**) *Edinburgh Review*, n° 146, p. 453.

la portera à admettre, dans des proportions convenables, pour sa consommation intérieure, les denrées du Brésil et les grains de l'Amérique du Nord. Le commerce et l'industrie de l'Angleterre ne souffriront pas qu'ils soient, en grande partie, exclus des marchés du Brésil et des États-Unis, où leurs débouchés sont si considérables. En outre, ils réclameront, au moyen de cette concurrence étrangère, la diminution du prix du café, du sucre et du pain, afin qu'ils puissent diminuer le salaire des ouvriers et, par conséquent, le prix de leurs fabricats, et présenter ceux-ci, avec plus d'avantage, sur les marchés étrangers à côté des articles similaires produits par l'industrie continentale. La question de la population ouvrière, qui pèse de tout son poids sur la situation de l'Angleterre, achèvera de la déterminer à plier devant les menaces du Brésil et des États-Unis.

Mais avant d'arriver à cette transaction, il est probable qu'une opposition violente et acharnée s'établira entre les partis parlementaires. Les possesseurs des plantations coloniales dans les Indes orientales et occidentales et les grands propriétaires des terres, permettront-ils, les uns la concurrence des cafés et des sucres du Brésil, les autres celle des céréales des États-Unis? Consentiront-ils les uns à la réduction du prix de leurs cafés et de leurs sucres coloniaux, les autres à celle des baux de leurs fermes? Telles sont les graves questions qui ébranlent aujourd'hui l'édifice intérieur de l'Angleterre.

La recherche des débouchés lointains et des moyens de les atteindre n'exclut pas les faveurs et les facilités commerciales que, dans des circonstances opportunes, la Belgique, par des concessions équivalentes, pourrait obtenir des États européens. « Si, plus tard, il était possible d'entrer avec ces États dans des traités de commerce au moyen de l'abaissement de leurs tarifs, ces marchés » d'outre-mer n'en seraient pas moins acquis à notre navigation commerciale. » Ils seraient pour notre industrie une autre source de prospérité qui lui serait » ouverte (*). »

D'un autre côté, la conquête de ces débouchés lointains n'opposerait pas d'obstacle à une union douanière, soit avec la France, soit avec l'Allemagne. La puissance de la production belge est telle que ses débouchés ne peuvent être trop multipliés. Au surplus, eu égard à la vivacité de la concurrence générale, à la difficulté de produire à bas prix, nos exportations dans les pays d'outre-mer et dans les États européens rencontreront toujours dans cette concurrence beaucoup de résistance. Il est d'une sage prévoyance de faciliter et de multiplier nos débouchés par tous les moyens qui sont en notre pouvoir. Indépendamment de la question de savoir si nos intérêts commerciaux pourront, ou non, être confondus avec ceux de la France ou de l'Allemagne, la Belgique ne doit rien négliger pour s'assurer les moyens d'élargir le cercle de ses exportations dans les pays lointains. C'est l'opinion générale du commerce et de l'industrie du pays, recueillie par l'enquête.

§ IV.

Quels sont les articles susceptibles d'être exportés dans les pays lointains.

L'ordre et la succession des idées et la liaison des différentes parties de ce travail de la commission exigent que nous indiquions ici les moyens d'attein-

(*) Documents de l'enquête, p. 92.

dre les marchés lointains que l'enquête a proposés ; mais il importe, avant tout, de renfermer la question, sous le rapport des produits exportables, dans ses vraies limites. La simple définition des articles industriels dont l'exportation dans les contrées lointaines est seule praticable, fera tomber une objection qui, dans nos discussions parlementaires, a usurpé une puissance non méritée.

Quoiqu'on l'ait souvent prétendu, les protections commerciales n'ont point été demandées pour favoriser l'exportation d'articles industriels qui sont inférieurs en qualités, ou supérieurs en prix aux articles similaires des autres nations. Ces produits étaient en dehors des débats de la question. C'était en faire une fausse application ou leur donner une extension forcée. Des articles industriels, chargés de conditions aussi défavorables, ne peuvent être exportés avantageusement, et d'une manière régulière et suivie, par aucun système de commerce extérieur. Il n'a pu entrer dans l'esprit de personne d'accuser la législation actuelle de la non-exportation de ces produits. C'est néanmoins dans cette fausse position de la question que cette législation, accusée d'insuffisance, a trouvé des apologistes.

La question principale n'était pas même dans la recherche des moyens d'exporter des produits inférieurs en prix et supérieurs en qualités, comparés aux mêmes produits étrangers. Quelle que soit la législation maritime d'un pays, protectrice ou non, il exportera ces articles partout où ils sont connus et où les besoins et les intérêts de la consommation et du commerce les réclament. Il les exportera, soit par la navigation nationale, soit par la navigation étrangère. Ce résultat est prouvé, depuis l'existence du commerce jusqu'à nos jours, chez toutes les nations qui, dans le cercle des besoins extérieurs, ont produit des spécialités que d'autres ne produisaient ou n'égalaient pas. Sans navigation lointaine, la Chine exporte ses thés, ses soies ; Buénos-Ayres ses cuirs, ses crins, ses suifs ; le Brésil ses cafés et ses sucres. Sans navigation nationale, l'Italie exporterait ses soies brutes, ses huiles, ses fruits ; l'Espagne et le Portugal leurs vins, leurs laines ; le Nord ses meilleures qualités de fer et de cuivre, ses bois, ses chanvres, ses goudrons, ses grains et ses graines.

L'exportation de produits d'un mérite supérieur, ni celle de produits propres à divers pays ou climats, ne réclament ni la protection législative, ni l'intervention de traités de commerce. L'exportation de ces objets est déterminée par les intérêts et les besoins des nations qui ne les produisent pas. Sous l'empire même de l'inique traité de Munster, les Flandres exportaient au loin leurs toiles. Le pays exporte aujourd'hui des produits naturels, sans qu'aucune protection doive être accordée par nos lois, pour les fournir aux pays dont les besoins les réclament. La Saxe, la Suisse, privées par leur position de marine nationale, parviennent même à exporter dans les contrées lointaines leurs plus beaux produits manufacturés. Ces exportations sont exclusivement dues à l'infériorité de leurs prix et à la supériorité de leurs qualités, combinées avec les besoins et les goûts des nations lointaines qui les consomment. Ces produits allemands atteignent ces bas prix par des habitudes de vie animale et par des procédés de fabrication réduits aux derniers termes de l'économie industrielle.

Après avoir écarté de la question les notions qui ne lui appartenaient pas et qui la jetaient dans la confusion, nous la réduirons à sa véritable expression. Les positions et les capacités industrielles des nations présentent une grande diversité. Les capitaux, que les grands succès en industrie réclament, abondent

dans un pays et sont rares dans un autre. Les moyens de production économique ne sont pas les mêmes Les nations qui autrefois, à l'exclusion des autres, produisaient, avec une supériorité marquée, des spécialités en objets manufacturés, ne jouissent plus de cette faveur exceptionnelle. L'industrie est plus répandue, plus générale. Elle a pris dans tous les pays des développements considérables. Elle déploie partout une incessante activité en productions similaires. La simplification des procédés, la division du travail, la vapeur appliquée, comme force motrice, aux machines, la participation des grandes fortunes, la facilité et la rapidité des communications, la multiplication des relations, ont acquis à l'industrie une puissance immense de production. Le bon marché de ses produits est en raison de leur énorme quantité, et la difficulté de placer des articles industriels, *égaux en qualités et en prix*, est proportionnée à la faculté générale de les produire. Le danger est dans les succès même de l'industrie. Une concurrence effrayante en est le résultat inévitable. La valeur des marchandises est encore dépréciée par leur engorgement et par le besoin impérieux de les écouler.

Il résulte de cette situation de l'industrie générale :

1° Que l'action de la concurrence se fait sentir partout avec une force contre laquelle la lutte devient difficile et décourageante ;

2° Que, pour le plus grand nombre des industries, il est difficile de fabriquer des produits qui surpassent, en qualités et en bon marché, les mêmes produits étrangers ;

3° Qu'elles parviennent à peine à produire des articles *égaux en qualités et en prix* aux articles similaires fabriqués par les industries étrangères.

C'est dans la recherche et dans le choix des moyens efficaces d'exporter, avec succès, cette dernière catégorie de produits, la plus nombreuse, que la question du système commercial extérieur se renferme particulièrement. Les exportations, envisagées sous cet important point de vue, ont attiré, dans la situation actuelle de l'industrie générale, la plus vive sollicitude de tous les Gouvernements. Ils se sont empressés de les entourer de puissantes protections. La difficulté de concourir sur les marchés lointains augmente, pour la Belgique, de toute l'importance de la protection que les États étrangers accordent à leur commerce maritime. Abandonner à elles-mêmes nos exportations de produits *égaux en prix et en qualités* aux mêmes produits étrangers ; leur refuser les mêmes faveurs ; c'est les placer dans des conditions plus désavantageuses et les rendre impraticables. Les succès obtenus par une protection efficace ont aussi pour résultat d'encourager les industries qui restent stationnaires, de les pousser à l'amélioration de leurs produits et de leur donner le degré de perfectionnement et de mérite qui les rend propres à l'exportation.

Le système de protection commerciale à établir n'a donc pas pour but de faciliter l'exportation de produits inférieurs en mérite, ou l'écoulement de produits supérieurs en bonnes qualités ; il a pour but spécial de protéger le placement des produits d'un mérite égal, comparés aux mêmes produits étrangers.

L'enquête a soustrait cette question à la confusion dans laquelle les discussions parlementaires l'avaient enveloppée. Elle l'a posée avec précision dans ces termes, dans lesquels elle a été adoptée à l'unanimité : *Quel que soit le système commercial extérieur qui sera adopté dans le but de protéger efficacement nos exportations, les produits de l'industrie nationale doivent pouvoir lutter, en prix*

et en qualités, sur les marchés lointains, avec les produits similaires de l'industrie étrangère. Si ces conditions ne sont pas remplies, aucun système de commerce ne peut favoriser l'exportation de nos produits.

La question, ainsi dégagée d'un des faux caractères que des imaginations confuses lui avaient attribués, fait tomber l'objection qui consistait à dire : « Le » pays n'exporte pas au loin ses produits, non parce que, comme les autres » nations, il ne protége pas efficacement son commerce maritime, mais parce » que les produits de notre industrie ne peuvent lutter sur les marchés loin- » tains contre les produits d'autres pays. La Saxe et la Suisse n'ont ni ports ni » marine marchande ; elles subissent, en outre, d'autres conditions défavora- » bles ; plus éloignées des ports de mer pour recevoir d'eux leurs matières pre- » mières et pour leur retourner leurs articles manufacturés, leurs industries » sont assujetties à un surcroît de frais de transport et de commission que la fa- » brication du pays ne doit pas supporter. Cependant ces industries allemandes » exportent leurs produits. »

Les théoristes n'interrogent ni la diversité des situations, ni même les possibilités. L'industrie belge, disent-ils, devrait chercher à atteindre les bas prix des produits de la Saxe et de la Suisse. Leur objection n'est recevable qu'à condition que, pour produire les mêmes spécialités, ils fournissent aux fabricants belges les mêmes moyens de production économique : une vie frugale, le bas prix de la main-d'œuvre, les chutes d'eau, etc. Il est généralement connu que c'est à ces causes que la Saxe et la Suisse doivent leurs succès dans les spécialités qu'elles produisent. Leur industrie particulière a fait, par ces moyens, plus de progrès dans les mêmes articles, qu'aucune autre industrie en Europe, sans en excepter même celle de l'Angleterre. Leurs produits luttent, *avec un grand avantage*, sur les marchés de l'Orient, des États-Unis et du Brésil contre les mêmes produits de l'Angleterre (*).

Si l'industrie anglaise n'a pu, à défaut des mêmes moyens de production, surpasser ces articles saxons et suisses, si, dans les pays lointains, l'Angleterre elle-même rencontre leur formidable concurrence, il est injuste d'accuser l'industrie belge d'inertie ou d'incapacité. D'ailleurs, comme nous l'avons déjà fait remarquer, chaque pays a ses spécialités. La Belgique dispose, sous d'autres rapports, de puissants moyens de production. Son industrie demande seulement à la Législature les moyens de protéger l'exportation de ses produits, qui *égalent en prix et en qualités* les mêmes produits que les autres nations exportent dans les pays lointains.

Quoique les produits d'un mérite supérieur n'exigent pas impérieusement une protection spéciale, afin que le commerce trouve à les vendre aisément à l'extérieur ; il est néanmoins incontestablement prouvé par les faits commerciaux qu'un bon système de protection maritime donne beaucoup d'extension à leur exportation. Il a d'abord pour résultat d'étendre les relations directes du commerce extérieur, et d'accroître les exportations au moyen d'échanges commerciaux. L'écoulement de ces produits doit augmenter dans la même proportion. Ensuite, le commerce maritime les fait connaître dans les contrées où ils n'ont

(*) *Report of the select committee of the House of Commons on import duties ; with the principal evidence.* 1840. — *Edinburgh Review*, n^er^ 146, january 1841.

pas encore pénétré. Enfin, instruit par le commerce, le fabricant les approprie mieux aux besoins et aux goûts des nouveaux consommateurs de ces pays. Nul doute que, si la Saxe et la Suisse avaient été favorisées d'une marine marchande, efficacement protégée, comme les marines étrangères, par les lois du pays, le placement lointain de leurs industries aurait pris une extension beaucoup plus considérable, et l'exportation d'autres articles qu'elles produisent à mérite égal en aurait été facilitée dans la même proportion. Mais l'Allemagne s'éveille de son long sommeil. Sans nul doute, l'union commerciale s'incorporera des ports de commerce. Conduite par une appréciation plus intelligente des seuls moyens de développer un grand commerce extérieur, elle comprend l'immense intérêt qui la portera à s'adjoindre ou à se construire une marine marchande et à exercer le commerce maritime par elle-même. Les intérêts bien entendus des ports anséatiques comprendront de leur côté l'utilité de cette accession.

Le monde commercial tout entier sait que la progression industrielle et commerciale de l'Angleterre et l'immense accroissement des exportations des États-Unis ne sont pas exclusivement dus à leurs productions spéciales, mais aussi à leur propre navigation marchande.

§ V.

Causes auxquelles on a indument attribué les souffrances de notre commerce extérieur

Nous avons vu que le commerce et l'industrie du pays, soumis aux interrogatoires de l'enquête, ont énoncé, à l'unanimité, l'opinion que, dans l'état actuel de la législation protectrice et prohibitive de la plupart des États de l'Europe, ce sont les marchés lointains qui seuls peuvent ouvrir à notre industrie de nouveaux débouchés. Cependant, le commerce et l'industrie ont eu devant eux les débouchés de l'Asie, de l'Afrique, des deux Amériques, et par conséquent le débouché des deux Indes, auxquels on peut ajouter ceux de la Turquie européenne, de la Méditerranée et du Levant. D'immenses populations, disséminées sur ces diverses parties du monde et non assujetties au régime exclusif d'une puissance coloniale, consomment des marchandises que nous fabriquons. Il était extrêmement important que, dès sa renaissance politique, la Belgique fît tous ses efforts pour établir avec ces marchés lointains des relations régulières et suivies. Cette importance grandissait par la considération qu'eu égard aux progrès toujours croissants que font les États voisins en industries similaires et à la prodigieuse quantité de produits fabriqués à la mécanique, nos exportations par terre pouvaient aller en décroissant et nous échapper progressivement. Une sage prévoyance devait nous conseiller de chercher à compenser ces pertes éventuelles par des exportations maritimes. Les contrées d'outre-mer produisent des marchandises que nous consommons : elles, de leur côté, éprouvent le besoin de nos productions. Le commerce maritime vivant particulièrement d'échanges de produits dissimilaires, il était facile d'établir des relations commerciales avec les marchés lointains. Cependant, de l'aveu de tous, ces marchés n'ont point été fréquentés par notre commerce maritime d'une manière régulière et suivie, tandis qu'ils l'ont été par celui d'autres nations manufacturières et maritimes. Appuyons cette assertion sur des faits. Parmi plusieurs produits que nous pourrions citer, nous choisirons les tissus communs de coton.

Il est prouvé par l'enquête, instituée en 1836 en France, que la Belgique possède, dans certaines spécialités de cotons, des moyens de fabrication supérieurs à ceux de la France. Il est connu aussi que les fabricants belges ne redoutent pas, sous les mêmes rapports, la concurrence des fabricants français. Cependant la France exporte, chaque année, 60 à 80 millions de tissus de coton, en grande partie dans les colonies libres qui sont ouvertes à la navigation belge aux mêmes titres et aux mêmes conditions qu'à la navigation française.

Les États-Unis exportent tous les ans dans les pays lointains 20 à 25 millions de tissus communs de coton. Ils auraient doublé, depuis 5 à 6 ans, cette somme d'exportation en Asie, dans l'Amérique méridionale, si le dérangement de leur marché d'argent, causé par une circulation abusive de leur papier-monnaie, n'avait pas augmenté les prix de revient de 25 à 33 p. % (*).

L'Angleterre expédie à l'étranger des centaines de millions de cotons manufacturés, tant en fils qu'en tissus. 125 millions seulement sont envoyés à ses marchés privilégiés ou à ses colonies. Une quantité beaucoup plus considérable est exportée dans les ports lointains, où la navigation belge est reçue sur le même pied.

Nous pourrions citer nos toiles, nos draps et quelques autres articles manufacturés. Comme ceux de nos voisins, ils auraient pu être exportés, avec avantage, dans les pays lointains qui consomment ces articles et ne les produisent pas.

Ces faits et les causes auxquelles ils sont dus, ont donné lieu à d'étranges commentaires. Ils méritent une attention particulière.

En économie commerciale, comme en toute autre science, les opinions erronées, quelquefois absurdes, doivent leur origine à la fausse liaison des effets avec leurs causes. Dans cette science, comme en toute autre, la vérité ne peut se découvrir que dans leur juste connexion. La commission a donc cru devoir mettre un soin particulier à rattacher les faits à leurs véritables causes. Elle commencera par énumérer et par examiner celles auxquelles on a erronément attribué la non-exploitation des marchés lointains.

1° L'obstacle qui s'est opposé à la fréquentation de ces marchés ne peut être dans la défaveur avec laquelle ils nous recevaient. Ils admettaient notre commerce maritime et nos produits sur le pied des nations les plus favorisées.

2° Cet obstacle ne peut être attribué, quoiqu'on l'ait prétendu, à la prudence outrée, à la circonspection trop méticuleuse, moins encore à l'inertie de notre haut commerce. Quand on n'expose pas sa propre fortune, il est facile d'accuser le commerce de trop grande défiance dans les affaires, facile encore de prendre le calcul et la prudence dans la combinaison de grandes opérations pour de la timidité et de l'irrésolution. Le commerce normal ne hasarde pas de grands capitaux dans des entreprises périlleuses. Il faut que des affaires considérables présentent des chances à peu près certaines de succès. Quand on prétend imprimer aux intérêts une direction anormale et violente, on ne fait que des phrases inutiles. Si, sous l'empire de la législation actuelle, de bonnes affaires s'étaient présentées dans les contrées d'outre-mer, nul doute que le haut commerce du pays s'y serait livré à des opérations régulières. Le commerce

---

(*) *Edinburgh Review*, january 1841, n° 146.

n'est jamais en défaut de se porter là où ses intérêts l'appellent et où des bénéfices certains récompensent ses peines. Il a même essayé des expéditions dans la plupart de ces contrées; le mauvais succès ne lui a pas permis de les continuer. Le pays doit à la prudence de notre commerce de n'avoir point été impliqué dans les énormes pertes commerciales qui, depuis quelques années, ont désolé beaucoup d'autres États, et que de nombreuses faillites ont révélées et constatées. Avant que le commerce maritime puisse entreprendre des opérations régulières, il doit être placé dans une situation aussi avantageuse que celui des autres nations avec lequel il concourt sur le marché intérieur et extérieur. C'est le *sine quâ non* de son succès. Il n'est pas équitable, il serait d'ailleurs inutile d'exiger du commerce qu'il se lançât dans des opérations auxquelles les lois du pays refusent les moyens de succès

3° Quoiqu'on l'ait encore prétendu, le manque d'instruction et de capacité de nos négociants ne peut être en cause. Lorsque le traité entre l'Angleterre et le Brésil fut conclu, des négociants anglais envoyèrent, la même année, dans ce dernier pays, plus de marchandises que le Brésil n'en avait consommées pendant les vingt années précédentes. On a expédié d'épaisses couvertures de lit et même des caisses de patins à des populations tropicales auxquelles il est difficile de faire comprendre qu'il existe dans la nature quelque chose comme de la glace. Nous n'avons point appris que des négociants belges se soient lancés dans ces énormités commerciales, ni dans une foule d'autres entreprises anormales et aventureuses auxquelles des négociants anglais et américains ne cessent de se livrer.

4° La cause de la non-exploitation des susdits marchés lointains ne peut être dans le défaut de renseignements industriels et commerciaux. Le Gouvernement n'a cessé de procurer au commerce et à l'industrie les moyens de connaître les besoins, les habitudes et les goûts des contrées d'outre-mer. Les articles qui conviennent le mieux à ces marchés, ceux qui y sont particulièrement recherchés et leurs prix de vente ont été portés à leur connaissance. Les rapports de nos consuls, les tarifs des pays transatlantiques, les échantillons de marchandises ont été entassés les uns sur les autres. Toutes les conditions du commerce étranger ont été étalées devant les yeux du commerce national; toutes les facilités lui ont été données sous ce rapport. Joignez à ces ressources toutes celles que le commerce possédait par ses propres expériences et par ses propres relations.

5° Les produits de notre industrie ne convenaient-ils pas, du moins en partie, aux marchés lointains? Comparés aux mêmes produits étrangers, étaient-ils tous d'un mérite inférieur? Nos articles d'exportation ne pouvaient-ils pas être fabriqués dans les mêmes qualités et aux mêmes prix? Mais ceux qui ont accusé le pays de manquer de génie commercial et de véritables négociants instruits, entreprenants, persévérants, ont résolu eux-mêmes ces questions dans le sens favorable à la possibilité d'exporter plusieurs produits de notre industrie. Ils ont reconnu à quelques produits les conditions requises pour leur placement sur les marchés lointains (*).

(*) Circulaire du 10 janvier 1840, adressée par le Ministère de l'Intérieur et des Affaires Étrangères aux chambres de commerce, et lettre de M. Van de Weyer, notre envoyé à Londres, adressée, en décembre 1839, à M. le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères.

En outre, ceux qui repoussaient cette opinion désavantageuse au commerce ont reconnu :

Que la Belgique possède tous les éléments naturels pour être une des nations les plus florissantes de l'univers ;

Que la fertilité de son sol et une grande division des exploitations territoriales lui assurent le premier rang parmi les populations agricoles ;

Que peut-être aucun pays ne possède, dans la même circonférence de terrain, une telle richesse et une telle variété de produits minéraux ;

Que nos manufactures, à leur tour, jouissent, comparativement à quelques autres pays, de la triple faveur du bas prix de la matière première, d'une population ouvrière très-nombreuse et d'une provision abondante de houille et de fer, fournie par le pays même ;

Qu'ainsi les trois grandes artères de la production, l'agriculture, les mines et les fabriques, sont aidées des circonstances les plus favorables à un puissant développement (*).

Plusieurs articles, soit tels qu'ils sont produits, soit appropriés, par de légères modifications, aux marchés lointains, ont été reconnus susceptibles d'être exportés.

6° Faut-il chercher l'obstacle à nos exportations lointaines dans le nombre insuffisant de nos navires de long cours? Une opinion, quelle qu'elle soit, ne peut se soutenir contre les faits contraires. Il a été bien constaté que, quelque insuffisante que soit, pour le moment, notre marine marchande pour l'importation de tous nos besoins de consommation intérieure et pour les exportations auxquelles les échanges de ces besoins pourraient donner lieu, nos navires de long cours sont souvent restés sans emploi. Souvent aussi l'armateur s'est trouvé dans la dure nécessité de leur chercher un emploi anormal et chanceux.

7° La marine étrangère, sur laquelle les partisans de la liberté du commerce maritime avaient tant compté pour exporter nos produits, n'a-t-elle pas fréquenté nos ports? L'objection est encore détruite par les faits. La marine étrangère n'a cessé de verser dans nos ports ses riches cargaisons; mais il est de notoriété publique, et de l'aveu même de ceux qui avaient entretenu des espérances aussi contraires à l'histoire commerciale, que les navires étrangers, après avoir importé dans nos ports leurs chargements, sont partis la plupart sur lest. Les navires étrangers, important dans nos ports les produits du sol et de l'industrie de leur pays, réclamés par les besoins de notre consommation, et établissant ainsi entre nos ports et les leurs des relations directes de commerce, ont à peu près seuls, en quittant nos ports, transporté dans les leurs les produits que la Belgique a pu placer dans leur pays. Les expéditions étaient au surplus faites, pour la plupart, pour compte du commerce et de l'industrie belges.

C'est dans cette situation que la navigation des ports des États-Unis vers les ports de la Belgique s'est dernièrement trouvée. Depuis le 1er octobre 1839 jusqu'au 30 septembre 1840, 89 navires, parmi lesquels 64 américains et 25 étrangers, ensemble d'une capacité de 27,174 tonneaux, sont sortis, avec leurs chargements, des ports des États-Unis en destination des ports de la Belgi-

---

(*) Documents de l'enquête, *Rapport de la chambre de commerce d'Anvers*, p. 145; *Rapport spécial sur l'annexe* D *de la chambre de commerce de Bruges*, p. xxxiv.

que (*). Durant la même année commerciale, 29 navires américains d'un tonnage de 9,435 et 2 autres, belges ou étrangers, de 582 tonneaux, ensemble 31 navires de 10,017 tonneaux, sont sortis chargés des ports belges pour les États-Unis (**).

La statistique des États-Unis ne détermine pas la proportion du chargement de ces derniers navires relativement à leur tonnage, ni celle dans laquelle les marchandises étrangères de transit ont pris part dans les chargements de retour vers les États-Unis.

Les défenseurs de la liberté du commerce maritime paraissent être revenus de leurs illusions qui ont été si fatales au commerce et à l'industrie du pays. Les faits commerciaux et maritimes, tels que, depuis des siècles, ils se sont partout développés, n'avaient point été pour eux des prémisses en politique commerciale maritime. Il leur a fallu les tristes expériences de théories que la pratique d'aucune nation n'avait sanctionnées.

En suivant pas à pas dans l'histoire la marche du commerce, et en l'observant dans ses opérations normales, il est bien prouvé qu'il ne prend dans les ports étrangers que les marchandises dont il éprouve chez lui un besoin indispensable. Son choix est au surplus restreint à celles qui surpassent en bon marché ou en qualités les produits similaires des autres nations. Or, nous l'avons déjà fait remarquer, les pays qui produisent des articles, favorisés de l'une ou de l'autre de ces deux conditions, ne doivent pas en stimuler l'exportation par des protections spéciales; même, sans marine nationale, ils trouveront à les placer au dehors. Tels sont à peu près les seuls articles que les navires étrangers exportent de tous les pays pour compte de leur patron ou pour celui du commerce étranger.

Les articles produits par plusieurs nations, à mérites égaux, ne jouissent pas des mêmes facilités d'exportation. Eu égard à l'immense extension des industries similaires et à la vive concurrence qu'elles se livrent sur les marchés lointains, ces articles forment la majeure partie de la production générale. Il faut fermer les yeux à l'évidence pour ne pas voir qu'en présence surtout des encouragements maritimes, accordés par d'autres nations à l'exportation de leurs produits similaires, ils n'éprouvent pas chez nous, dans le même but, le besoin d'une égale protection.

En posant en principe l'intérêt et les besoins du commerce, en dehors desquels tout raisonnement en matière commerciale appartient à l'école des théories creuses et inapplicables, on comprend aisément la raison pour laquelle le commerce étranger n'exporte pas des ports d'autres pays les marchandises que son propre pays produit à conditions égales. Il connaît mieux les qualités et les prix des marchandises nationales. Déjà elles ont été exportées de son propre pays d'une manière régulière et suivie; elles ont été adaptées aux usages et aux goûts des contrées lointaines qui les consomment. L'Angleterre ne doit le placement de plusieurs de ses produits qu'aux habitudes de leurs consommateurs étrangers (***). Lorsque le commerce a des placements certains,

(*) *Statements of the commerce and navigation of the United-States, during the year ending on the* 30th *september* 1840, n° 8.

(**) *Ibidem*

(***) *Report of the select Committee of the House of Commons on import duties*, 1840.

il ne s'expose pas inutilement à des pertes en tentant de nouveaux essais. Outre que la commission d'achat, exécutée sur le sol étranger, ne lui inspire pas la même confiance, elle absorbe une partie de ses bénéfices. Il est d'ailleurs rare que le navire du commerce étranger, après avoir déchargé sa cargaison, puisse prendre, en peu de jours, un chargement tout entier. Attendre qu'il se complète, c'est souvent s'imposer une inactivité ruineuse. Ces considérations ont échappé à ceux qui avaient placé leur espoir dans la navigation commerciale de l'étranger pour l'exportation de nos produits similaires.

Afin d'atteindre ce but, on avait beaucoup compté sur l'emploi des navires du Nord pour l'exportation de nos produits. Ils naviguent, dit-on, à des conditions moins onéreuses que ceux d'autres pays. Cependant le commerce national ne les a pas affrétés pour transporter au loin, d'une manière régulière, nos articles industriels. Quoique ces navires fussent à la disposition de nos négociants, le commerce extérieur du pays, de l'aveu unanime de l'enquête, n'en est pas moins resté dans un état de langueur, et quoique les contrées lointaines fussent nos seules ressources pour élargir nos débouchés, il a été, aussi de l'aveu de l'enquête, impossible d'établir avec les pays d'outre-mer des relations régulières et suivies.

Lorsque les navires étrangers s'offrent à un fret inférieur à celui de la navigation nationale, le commerce les emploie particulièrement au transport de produits que nous avons déjà définis, et qui s'exportent par toute navigation, surtout par celle de grand cabotage. C'est ainsi que nos sucres et plusieurs articles de complément ont été transportés dans les ports de la Méditerranée, du Levant et de la Mer-Noire. Mais nulle nation manufacturière n'est parvenue jusqu'à présent, par la navigation étrangère, à s'ouvrir un grand commerce maritime, à exploiter régulièrement les marchés lointains, et à établir avec eux des relations suivies de commerce maritime. D'un autre côté, la statistique commerciale de tous les pays maritimes et industriels prouve que les $\frac{9}{10}$ de leurs articles similaires, produits à mérite égal, sont exportés par leur propre navigation vers les pays lointains qui n'ont pas de marine marchande de long cours. Un pays ne se crée un grand commerce maritime qu'au moyen d'échanges commerciaux. Or, pour opérer ces échanges avec régularité et avec succès, le commerce maritime doit pouvoir faire des retours avantageux. En employant des navires étrangers aux transports lointains, le commerce du pays ne pouvait même jouir de la légère réduction des 10 p. % sur ses retours, attendu que, chez toutes les nations maritimes, la faveur des droits différentiels n'est accordée qu'aux navires nationaux. Le fret des navires étrangers qui, pour une navigation de long cours est considérable, devait donc peser presque tout entier sur la cargaison de sortie. Forcer ainsi le commerce du pays à recourir à la navigation étrangère pour exporter dans les pays lointains, privés de navigation de long cours, nos produits similaires à ceux que d'autres nations industrielles exportent sur les mêmes marchés par leur propre marine marchande, c'était l'abandonner sans protection à lui-même, le poser dans des conditions beaucoup plus défavorables que celui de tous les autres pays, paralyser son activité et le borner aux affaires de commission. Il n'est donc pas étonnant que notre commerce maritime ait été comprimé dans son essor et qu'il soit resté dans un état de langueur. Il est aussi prouvé par les faits commerciaux et par nos propres expériences que cette partie de la marine étrangère qui n'établit pas des rela-

tions directes, n'est pas à elle seule un moyen efficace d'ouvrir au pays un commerce maritime actif et régulier.

8° L'industrie a été accusée à son tour de n'avoir pas cherché à placer, pour son propre compte et sans la participation du haut commerce, ses propres produits qui, sur les marchés lointains, pouvaient rivaliser de prix et de qualités avec les produits similaires d'autres pays. — L'attention de l'industrie est entièrement occupée de sa fabrication et du placement de ses produits dans le commerce intérieur. Ses capitaux sont ordinairement absorbés par ses usines et par ses moyens de production. Le payement des expéditions lointaines se fait longtemps attendre. L'industrie doit pourvoir à ses besoins courants. Après avoir produit ses articles, elle est pressée de vendre et de rentrer dans ses avances. Peu d'industriels ont les moyens de se déposséder, à de longs termes, de leurs capitaux. En se vouant aux spéculations du haut commerce, l'industrie ne travaillerait le plus souvent que dans les intérêts des banquiers et des commissionnaires, tout en exposant son existence industrielle à des chances périlleuses.

Il serait imprudent que l'industrie, abandonnée à elle-même, se livrât aux opérations maritimes

L'industrie n'est pas initiée aux opérations maritimes qui demandent des connaissances spéciales. Privée de renseignements que le haut commerce seul possède, elle opèrerait au dehors sans sécurité et devrait passer par des commissions onéreuses. Il y avait donc de l'exorbitance de la part de quelques négociants commissionnaires à exiger de l'industrie qu'elle s'exposât à des risques qu'eux-mêmes ils ne voulaient pas courir. Chercher à prélever des bénéfices certains sur des articles que le commerce de commission ne croyait pas prudent d'exporter pour son propre compte, c'était prendre, à l'égard de la fabrication, une position trop commode. L'exemple des fabricants anglais qu'on allègue et sur lequel on s'appuie, n'est qu'une comparaison. Ce genre d'argumentation exige de l'identité dans la position et dans les moyens. Si même l'égalité des deux termes de la comparaison était établie, l'exemple des fabricants anglais ne serait pas recevable, car la témérité et l'ivresse de leurs spéculations lointaines les entraîne trop souvent dans leur ruine. Nos fabricants sont restés sagement dans le cercle de leurs attributions, et le pays doit à leur prudence de n'avoir pas été jeté aussi fréquemment dans des perturbations industrielles.

La condition normale de tous les pays est l'interposition du haut commerce entre le producteur du dedans et le consommateur du dehors. Il n'y a partout que l'industrie, dont les productions dépassent, en prix et en qualités, la ligne de ses rivales, qui se livre aux expéditions lointaines, sans recourir aux achats intermédiaires du commerce national; mais, comme nous l'avons déjà fait observer, ces industries supérieures, devenues très-rares aujourd'hui, sortent de la question. Si d'autres, qui produisent à des conditions égales, font de temps en temps des expéditions lointaines, elles sont faites soit par forme d'essais, dans des proportions minimes, soit par des maisons puissantes, dont la solidité leur permet de s'exposer à des pertes partielles et éventuelles. Mais il serait éminemment dangereux qu'en cette matière l'exception assumât l'autorité de la règle.

C'est sous ce point de vue que la position de l'industrie, mise en regard du commerce, est partout envisagée. C'est aussi l'opinion de la chambre de commerce d'une ville où l'opinion contraire a été énoncée par des négociants-commissionnaires. Dans un document officiel adressé, en 1839, au Ministère de

l'Intérieur, la chambre de commerce d'Anvers s'est exprimée sur ce point conformément aux opinions et aux pratiques les plus reçues. — Le chef de ce Département lui avait proposé, le 23 septembre 1839, entre autres questions, la suivante : *Dans quelles proportions les fabricants belges soignent-ils eux-mêmes les exportations des produits du pays?* — Cette chambre de commerce lui a répondu, le 19 décembre suivant, en ces termes : « En général, les fabricants » préfèrent vendre sur les lieux de production, leurs capitaux étant destinés à » entretenir l'activité de leurs établissements et non à faire des spéculations » lointaines, dont le résultat est toujours chanceux. La stabilité de l'industrie » ne peut que gagner à la stricte application de ce système, dont on ne s'est » départi que rarement en Belgique. Mais nous devons ajouter, quant aux ex- » ceptions qui se sont rencontrées dans notre pays, que la plupart des maisons, » qui ont soigné elles-mêmes l'exportation de leurs fabricats, sont d'une solidité » à toute épreuve, telles que les fabricants d'armes de Liége, ceux de draps à » Verviers, les raffineurs de sucre à Anvers et quelques autres. »

Les entraves que notre commerce extérieur a éprouvées ne pouvaient donc être attribuées à l'inactivité commerciale de nos industries.

Dans l'état actuel de notre législation, une grande société commerciale ne remédierait pas au malaise de notre commerce extérieur.

9° Le pays n'a pas possédé une grande société de commerce qui, comme la *Maatschappij* de Hollande, se charge d'exporter, en grande partie, les produits du pays. — Cette association se serait trouvée chez nous dans la nécessité d'opérer sous la législation qui régit actuellement le commerce maritime du pays. Or, il est bien prouvé par les faits généraux que l'intérêt du commerce individuel, ou dirigé avec un ou deux associés, opère avec autant et même avec plus de génie, d'activité et d'économie que les grandes sociétés. Si, sous la législation actuelle, le commerce du pays n'a pu se livrer, avec avantage et d'une manière permanente, aux expéditions lointaines, on ne découvre pas les moyens dont une grande association aurait pu disposer exceptionnellement pour établir avec les pays transatlantiques des relations plus fructueuses et plus suivies. Ces moyens se seraient-ils trouvés dans une grande accumulation de capitaux qui aurait permis à la société de persister plus longtemps dans ses essais? Mais la persévérance n'est pas le succès. Quelqu'opiniâtre qu'elle soit, les moyens qu'elle emploie doivent être proportionnés au but. Sans cette condition, on peut s'attendre à des mécomptes d'autant plus déplorables que plus de capitaux, de temps et de peines auraient été perdus. Si donc, comme le commerce individuel, la société n'avait point été puissamment aidée ; si ses efforts n'avaient point été secondés par l'action protectrice de nos lois ; si, abandonnée à elle-même, elle avait eu à lutter contre une concurrence maritime étrangère, à laquelle de puissants encouragements sont accordés ; si, revenant des marchés lointains dans nos ports, la vente de ses cargaisons de retour, comme celle des retours de notre commerce actuel, avait été paralysée par la vente des retours du commerce étranger, opérés à conditions presque égales dans nos ports ; nous ne comprenons pas que les efforts de la société, quelque persévérants qu'ils eussent été, eussent surmonté, avec plus de succès, les obstacles qui entouraient les opérations du commerce particulier. Nous ne voyons pas la raison pour laquelle, dans l'espèce, les mêmes causes n'auraient pas produit les mêmes effets. Au surplus, des sociétés commerciales ont été créées chez nous dans le but d'exporter nos produits similaires et d'établir des relations régulières avec les contrées lointaines ; elles n'ont pu l'atteindre. Leurs efforts ont été constamment

contrariés par l'impossibilité de faire des retours favorables, ou de lutter avec avantage contre les importations que le commerce maritime étranger a opérées dans nos ports. C'est des retours avantageux que dépendent les succès *permanents* en commerce maritime. Si cette condition ne peut être remplie, tous les autres efforts restent frappés d'impuissance. Et comment ces sociétés auraient-elles pu faire des retours avantageux, lorsqu'elles trouvaient constamment nos marchés encombrés d'importations en denrées coloniales, faites par la navigation commerciale de l'étranger, qui, après avoir échangé sur les marchés lointains ses produits contre ces denrées, a pu les déverser en masse dans nos ports? L'importation de la plupart des produits d'outre-mer, faite par l'intermédiaire des entrepôts d'Europe, n'a même rencontré aucun obstacle dans notre système commercial. Comment, dans une semblable situation, nos sociétés auraient-elles pu étendre nos débouchés, ou exporter avantageusement nos produits? Le commerce extérieur maritime consiste essentiellement dans les échanges, et les États voisins excluent nos produits similaires, soit par la prohibition, soit par des droits exorbitants.

Ceux qui ont argumenté du succès de la *Maetschappij* hollandaise et en ont tiré la conclusion qu'une semblable société commerciale aurait obtenu chez nous les mêmes résultats, n'ont pas songé à établir leur argumentation *à pari* sur les bases voulues par cette logique. La *Maetschappij*, outre plusieurs autres avantages commerciaux et financiers dont elle jouit, est puissamment protégée par la législation et par le système colonial de la Hollande, qui accordent de grandes faveurs tant à l'importation des produits hollandais dans les colonies bataves qu'aux retours de ces mêmes colonies opérés dans les ports de la mère-patrie. Là est son succès. Sans cette protection, contre laquelle le commerce similaire des autres nations lutte péniblement dans les colonies et sur les marchés hollandais, les opérations commerciales de la *Maetschappij*, comme celles du commerce particulier de la Hollande, auraient été infailliblement paralysées par la navigation commerciale de l'Angleterre, des États-Unis, de la France, de l'Espagne, de la Suède, du Danemarck et des villes anséatiques.

On tomberait dans une autre erreur grave, si on s'imaginait que les succès de la *Maetschappij* sont exclusivement dus aux possessions coloniales de la Hollande. Si ses relations avec ces colonies n'étaient pas, à l'exclusion des relations étrangères avec ces mêmes colonies, efficacement protégées par la législation coloniale et maritime de la mère-patrie, elles échoueraient, en grande partie devant la concurrence étrangère. C'est donc à la protection, et non à la simple possession des colonies hollandaises, que la *Maetschappij* doit le succès de ses opérations. Ce sont surtout les affaires qu'elle fait en commission pour compte du gouvernement, et les faveurs dont, par les droits différentiels, jouissent les importations nationales dans les colonies hollandaises et les retours en denrées coloniales dans les ports hollandais, qui lui permettent d'entretenir des relations régulières et suivies et d'échanger les produits hollandais contre les denrées coloniales de la mère-patrie.

Privée de cette protection efficace pour faciliter la vente de ses retours, bornée à ses propres ressources et forcée d'ailleurs à lutter, dans ses propres ports, contre une concurrence écrasante, une grande société commerciale belge n'aurait pas mieux réussi que le commerce individuel à se mettre en rapport *régulier* et *permanent* avec les contrées lointaines. Le grand nombre

de ces contrées où notre commerce maritime est invité, par leur intérêt, aux échanges commerciaux, nous auraient tenu lieu de colonies, si, après avoir opéré sur leurs marchés la vente de nos produits, ou après les avoir échangés contre des denrées coloniales, le commerce avait été favorisé, en les rapportant dans nos ports, d'une réduction de droits *suffisante* pour s'en défaire, sur nos marchés, à des prix inférieurs à ceux des mêmes denrées importées par navigation commerciale étrangère. On créerait en vain une société commerciale dans le but d'exporter nos fabricats, si elle n'est favorisée de ces moyens de commerce. Elle s'épuiserait en efforts inutiles contre des obstacles insurmontables.

En examinant la nature des causes que nous venons d'énumérer, auxquelles des opinions particulières avaient attribué le mauvais succès de notre commerce maritime, et en mesurant la portée de l'influence de ces causes sur la marche du commerce et sur l'exportation *régulière* et *suivie* de nos produits industriels en état d'accepter la lutte sur les marchés lointains, on ne découvre entre elles et l'accroissement de nos débouchés aucune liaison intime, aucun agent direct et efficace qui puisse imprimer à notre commerce extérieur un mouvement *normal* et *continu*. Il nous reste la tâche importante d'assigner les véritables causes qui se sont opposées au développement de notre commerce transatlantique ou à l'extension de nos débouchés lointains. Nous les puiserons dans les réalités commerciales, dans les rapports que les faits commerciaux ont entre eux. Bien coordonnés, présentés les uns comme les causes des autres, et développés dans un ordre qui en démontre l'intime connexité, ces faits répandront beaucoup de lumières sur la troisième question, posée par la Chambre des Représentants, que l'enquête a eu mission de résoudre. C'est en restant dévoués aux enseignements de l'expérience et de l'histoire commerciale, et en combinant ensemble les faits commerciaux, que nous parviendrons à poser les bases du système commercial maritime qu'il convient d'établir dans l'intérêt du pays.

§ VI.

Vraies causes qui se sont opposées au développement de notre commerce transatlantique

Les échanges sont les éléments naturels du commerce international. Sans échanges, un commerce *régulier et continu* est impraticable surtout avec les contrées lointaines.

Cette condition rigoureuse du commerce ne peut être accomplie par les relations entre les États européens. Ils opposent, par leurs tarifs, un obstacle invincible aux échanges de produits similaires (*). Chaque État protége la con-

---

(*) Afin d'éviter les répétitions, nous entendons parler exclusivement, dans la suite du *rapport*, de produits similaires, *égaux ou presqu'égaux en qualités et en prix*, entre lesquels la lutte de la concurrence s'établit particulièrement sur les marchés lointains. Le plus grand nombre des articles européens, exportés dans les pays transatlantiques, rentrent dans cette catégorie. Quant aux produits qui surpassent de beaucoup, en belles et bonnes qualités, ou en bas prix, leurs similaires étrangers, et à ceux qui appartiennent spécialement à une production locale et sont réclamés par les besoins étrangers, nous avons déjà fait remarquer qu'ils sortent de

sommation intérieure des fabricats de sa propre industrie. Telle n'est pas la situation des pays lointains. A l'exception de plusieurs produits des États-Unis, qui, chaque année, font de grands progrès en industries européennes et protégent les leurs par des droits élevés, les produits des autres pays transatlantiques ne ressemblent pas aux produits de l'Europe. Ils consomment les nôtres et nous consommons les leurs. Les besoins mutuels qui existent entre les nations sont les vrais et même les seuls moteurs des échanges commerciaux.

Malgré les besoins qu'éprouvent les pays lointains des fabricats européens et la facilité qui en résulte de les leur vendre, les échanges de leurs produits contre les nôtres sont d'une nécessité rigoureuse. Ils n'ont pas de numéraire pour payer les besoins de consommation qui leur sont fournis par l'Europe. Ils les soldent en produits naturels que les Européens ne possèdent pas, et dont, à leur tour, ils éprouvent le besoin. Un ballot de marchandises représente en argent la valeur de son prix courant. Si les peuples transatlantiques avaient du numéraire pour payer les fabricats européens, sans les changer contre leurs produits, bientôt il serait épuisé, ou ils devraient se soumettre à de pénibles privations. Le commerce entre les différents continents deviendrait non-seulement difficile, mais impossible. Toutes les nations du globe ont un intérêt mutuel à maintenir entre elles la balance commerciale entre les exportations et les importations. Cette balance favorise leur commerce, leur consommation, leur bien-être et leur prospérité. A l'exception des États-Unis, dont d'ailleurs l'industrie s'identifie de plus en plus avec l'industrie européenne, les pays lointains ne possèdent pas de grande navigation maritime. Ils invitent les Européens à commercer avec eux, ou à échanger leurs produits contre les leurs. Ils n'imposent aucune entrave douanière au commerce extérieur. Ils accordent à toutes les nations les mêmes avantages et les reçoivent sur le même pied.

Il résulte de ces considérations que, depuis notre émancipation et dans l'état actuel de la législation commerciale de l'Europe, notre économie politique aurait dû être particulièrement dirigée vers les pays lointains. Elle a reçu une autre direction. La législation du pays a trop facilité les relations commerciales avec les entrepôts d'Europe, où, à raison des tarifs prohibitifs, nous ne pouvions pas échanger nos produits. Les relations directes avec les pays de provenance ont été négligées. C'étaient cependant les seules qui eussent pû ouvrir à nos industriels de plus larges débouchés. Au lieu de chercher directement nos besoins exotiques sur les lieux de provenance et d'y échanger nos produits contre les produits transatlantiques, nous avons eu l'insigne simplicité de les acheter, en grande partie, aux entrepôts d'Europe, qui repoussent nos produits et avec lesquels les échanges commerciaux sont impossibles.

Telle est la première cause qui a entravé notre commerce d'échanges avec les pays lointains, et qui a opposé un obstacle insurmontable à l'accroissement de

---

la question. Quoique leur exportation reçoive une grande impulsion par la protection accordée au commerce maritime du pays, ils ne réclament cependant pas impérieusement l'appui de la législation. Ils seront exportés ceux-là par l'intérêt commercial, ceux-ci par le besoin que la consommation étrangère en éprouve.

Puisque le transit est régi par un système spécial de législation, l'importation des marchandises ne sera dorénavant considérée que sous le rapport de leur consommation intérieure, à moins que la nature de la discussion ne réclame la distinction.

nos débouchés. Cette situation a produit deux résultats extrêmement nuisibles à notre commerce lointain. Plus nos besoins en denrées exotiques étaient fournis par les entrepôts d'Europe et par les importations en droite ligne, opérées par navires étrangers qui n'apartenaient pas aux lieux de production, moins il restait de latitude à notre commerce maritime de fournir, par ses retours des pays lointains, à ces mêmes besoins. Les éléments d'échanges lui étaient en grande partie enlevés. Au surplus, nos marchés étant approvisionnés par ces importations indirectes, notre commerce maritime ne pouvait compter sur la défaite facile de ses propres retours. L'esprit de spéculations, d'entreprises et de grandes opérations maritimes a été comprimé dans son essor. Le haut commerce s'est résigné à celui de consignation et de commission, au lieu de servir d'intermédiaire entre le producteur indigène et le consommateur étranger. Notre système commercial actuel a produit un résultat contraire aux intérêts de nos industries.

Ensuite, en accordant cette facilité de commercer avec les entrepôts d'Europe, nous avons stimulé les exportations des produits des nations voisines, au détriment de nos propres exportations similaires. Plus leur commerce trouvait chez nous de facilité à placer ses retours, plus il pouvait échanger leurs produits nationaux contre les denrées exotiques que nous leur prenions dans leurs entrepôts (*).

Cette faveur est encore augmentée par la protection que la France, l'Angleterre, la Hollande, l'Espagne, en un mot, toutes les puissances coloniales accordent à leurs relations avec leurs colonies, où elles nous excluent ou entravent nos importations. Toutes les fois que leurs retours coloniaux dépassent les besoins de leur consommation, elles en rejettent l'excédant sur la Belgique, qui le prend sans aucune compensation d'échanges (**).

Que les pays qui n'ont pas le bonheur de posséder des ports de mer empruntent les ports étrangers pour se fournir leurs besoins et pour exporter leurs produits, c'est pour eux une triste nécessité de situation ; mais il est inouï dans les annales de l'histoire du commerce maritime qu'un pays tel que la Belgique, qui possède des ports de mer, ait dû recourir aux ports de ses voisins pour s'approvisionner en denrées tropicales et pour exporter au loin ses produits industriels !

Une deuxième faute, semblable à la première, a été commise en permettant au commerce maritime étranger d'importer dans nos ports toutes les productions lointaines, à l'exception des articles *thés* et *sucres*, presqu'avec le même avantage que celui qui est accordé au commerce national. Le commerce étranger a trouvé dans cette facilité le moyen d'échanger les produits de son pays.

Les mêmes entraves que notre commerce extérieur a rencontrées dans les importations d'entrepôt, lui ont été opposées par la facilité accordée au commerce étranger d'importer chez nous, des contrées lointaines, pour la consommation intérieure, des denrées qui n'étaient pas les produits des pays auxquels appartenaient les navires importateurs. Cette deuxième cause a opéré les mêmes effets que nous venons de développer.

Lorsque la Belgique était réunie à la Hollande, ce système de commerce

---

(*) *Rapport de la chambre de commerce d'Anvers*, pag. 148, et *Rapport spécial de la chambre de commerce de Bruges sur l'annexe* D, pp. XVI et XXIX, n° 2 des DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE.

(**) *Ibidem*, p. 148 et p. XXVI.

indirect pouvait lui convenir. La Hollande protégeait efficacement, comme elle le fait encore, les importations nationales dans ses possessions d'outre-mer et les retours dans ses ports. La concurrence des entrepôts européens et du commerce maritime de l'étranger était difficile et se restreignait dans d'étroites limites, ou se repliait sur le transit.

La législation du pays n'a donc pas protégé suffisamment les retours de son commerce lointain contre la concurrence des retours, opérés dans nos ports par le commerce étranger. L'histoire commerciale tout entière a prouvé que les exportations *régulières et suivies* dans les contrées lointaines dépendent des retours avantageux. C'est à ce système que, de son aveu, l'Angleterre doit ses immenses succès en industrie d'exportation et en commerce extérieur. Depuis la restauration, la France l'a adopté. Les faits ont constaté chaque année ses progrès en commerce extérieur. Les exportations lointaines sont impraticables, si elles ne peuvent être combinées avec des importations favorables. Il faut que, revenant dans ses ports avec une cargaison de retour, le commerce national puisse lui trouver un placement facile. C'est surtout dans l'infériorité des prix de vente, comparés aux prix des mêmes marchandises importées par le commerce maritime étranger, que le commerce national trouve la défaite facile de ses retours. Il lutte avec succès sur les marchés du pays contre les importations étrangères, lorsqu'une réduction efficace des droits de douane est accordée à ses importations maritimes, réduction qui est refusée aux importations de la navigation étrangère. Alors les exportations sont possibles; elles sont encouragées par la certitude de faire des retours avantageux.

Ce système de droits différentiels efficaces, combiné avec celui des relations directes, est suivi par toutes les nations commerciales, maritimes et industrielles de l'Europe et par les États-Unis de l'Amérique du Nord. C'est lui qui a été et est encore la source de leur prospérité commerciale et industrielle. Sans lui, leur industrie aurait été, en grande partie, restreinte aux besoins de leur consommation intérieure. C'est par cette politique commerciale qu'elles sont parvenues à prendre une large part dans les marchés lointains, et à y soutenir la concurrence contre les produits similaires des autres nations européennes. Plus elles rapportent avec avantage les produits des contrées transatlantiques, soit pour leur propre consommation, soit pour la réexportation ou en transit, plus elles possèdent d'éléments d'échanger leurs propres produits.

Le célèbre Huskisson a avoué :

Que c'est à cette politique qu'est due la grande prospérité de l'industrie et du commerce de l'Angleterre;

Que cette politique est aujourd'hui suivie par toutes les nations européennes;

Que les États-Unis ont trouvé dans ce système le moyen d'agrandir considérablement leur industrie, leur commerce et leur navigation maritime;

Que ce système est, pour toutes les nations, le moyen le plus efficace de se créer un commerce maritime;

Qu'il est avantageux à l'industrie et au commerce des nations dont la marine marchande est comparativement inférieure, et que, s'il est suivi par ces nations, il est nuisible à celles dont la marine est comparativement supérieure;

Qu'eu égard à la grande supériorité du commerce et de la navigation maritimes de l'Angleterre, il est de son intérêt que les autres nations ne suivent pas

cette politique, et qu'elles acceptent des traités de réciprocité par lesquels les droits différentiels de navigation sont abolis;

Que ces traités de réciprocité maritime sont des moyens d'entraver le développement de la marine marchande des nations étrangères, et, par conséquent, celui de leur industrie et de leur commerce extérieur, et de maintenir la supériorité de ces mêmes branches de la prospérité britannique;

Qu'une lutte de droits différentiels de navigation entre l'Angleterre et les autres États doit être extrêmement nuisible aux intérêts industriels, commerciaux et maritimes de l'Angleterre (*).

Appuyée sur les faits commerciaux et sur les enseignements de l'histoire du commerce maritime, la très-grande majorité des chambres de commerce, des négociants et des industriels du pays, interrogés par l'enquête, ont manifesté leurs convictions sur la nécessité de rompre avec les entrepôts européens, d'établir des relations directes d'échanges avec les pays transatlantiques, et de protéger efficacement les retours de notre commerce lointain.

La Belgique n'a pas suivi ce système de commerce direct avec les pays de provenance. Elle n'a pas protégé ses importations de manière que le commerce national eût la certitude de faire des retours avantageux. Ce sont ces obstacles qui se sont opposés à l'établissement de nos relations directes avec les pays de provenance, à nos échanges commerciaux et à l'élargissement de nos débouchés lointains. Ce sont ces obstacles qu'il faut enlever. Si la Belgique veut sortir de l'isolement commercial auquel sa législation maritime l'a condamnée, et s'ouvrir au loin des débouchés réguliers, elle doit, à tout prix, se créer un commerce direct avec les pays lointains de provenance, et protéger efficacement ses retours contre l'envahissement étranger de ses propres marchés de denrées coloniales.

Guidée par les principes que nous venons d'exposer, l'enquête a adopté ces trois autres propositions, comme bases de la législation commerciale que la Belgique doit créer dans l'intérêt de l'accroissement de ses débouchés :

1° *Ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux;*

2° *Il importe d'établir des relations directes et d'empêcher que les importations et les exportations se fassent, pour la plus grande partie, par les entrepôts d'Europe* (**);

3° *En conséquence, majoration des droits différentiels sur les importations faites par l'intermédiaire des mêmes entrepôts.*

Les deux premières ont été admises par la commission à l'unanimité, la dernière à la presqu'unanimité.

§ VII.

Moyens de remédier à ces obstacles.

L'enquête a été amenée à rechercher les moyens d'exécuter ces principes qu'elle a posés. L'importance de la question qui se rattache au choix de ces

(*) Discours prononcés, en 1826 et 1827, par M. Huskisson, au parlement anglais.

(**) Cette deuxième proposition a été admise par la majorité de l'enquête dans un sens plus absolu. Pénétrée de la haute importance d'établir, au moyen de relations directes, un commerce suivi d'échanges avec les pays lointains, elle a voulu rompre les relations indirectes avec les entrepôts européens.

moyens, lui conseillait de consulter les expériences consignées dans l'histoire commerciale et d'interroger la pratique des nations européennes.

Toutes les puissances maritimes se sont créé, au moyen de leur propre navigation commerciale, un commerce *direct* et *suivi* avec les pays transatlantiques qui n'ont pas de navigation de long cours. C'est même le seul moyen d'atteindre ce but qui soit connu; c'est au moins le seul qui, jusqu'à présent, ait été employé. C'est, en conséquence, à leur marine marchande, comme au moyen le plus sûr et le plus efficace de commerce extérieur, que toutes les nations maritimes ont concédé des priviléges.

L'Angleterre frappe de prohibition l'importation par navires étrangers, pour la consommation intérieure, des produits de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique. Elle ne les admet que par ses propres navires et par les navires des pays de provenance.

La France impose des droits différentiels, équivalents à la prohibition, sur les denrées coloniales importées des entrepôts d'Europe et sur celles importées des pays lointains par navires qui n'appartiennent pas aux lieux de provenance. Ces deux nations ne veulent pas même les recevoir l'une de l'autre par concession mutuelle. Leurs traités de réciprocité commerciale et maritime excluent formellement cette faculté. Ils sont basés sur l'importation mutuelle, par navires de l'une ou de l'autre partie contractante, des produits du pays. Les exportations de marchandises de toute nature et de toute provenance peuvent être faites par les navires de l'autre partie. S'il est attaché des faveurs à ces exportations, ces navires en jouissent. C'est sur cette même base que sont fondés leurs traités de réciprocité avec les États-Unis. Les navires de ces États ne peuvent importer en Angleterre, ni en France, d'autres produits que ceux qui appartiennent à leur sol et à leur industrie, en Angleterre par une prohibition absolue, en France sous la charge de payer des droits différentiels qui rendent toute autre importation presqu'impraticable. Les mêmes conditions pèsent sur les navires anglais et français, lorsqu'ils importent dans les ports réciproques, ou dans ceux des États-Unis, des marchandises qui ne sont pas le produit de leur sol ou de leur industrie. Telles sont, en général, les bases de leur système commercial, qui sont aussi déposées dans leurs traités de réciprocité commerciale et maritime.

La Hollande accorde à l'importation de ses produits coloniaux des avantages qui, sous le rapport des mêmes produits, excluent toute relation commerciale avec les entrepôts voisins. Toutes les autres puissances maritimes suivent la même politique commerciale, et toujours dans le but de favoriser leur propre commerce maritime, et d'échanger plus largement leurs propres produits contre les produits exotiques.

La différence des droits de navigation, établie en Espagne et en Sardaigne, en faveur de la marine marchande de ces deux pays, s'élève sur plusieurs articles d'importation à 50 p. %. La protection accordée à la marine nationale de l'Espagne est telle que les toiles que la Belgique expédie dans ce dernier pays, sont transitées plus favorablement par roulage à travers la France que transportées en Espagne par navires belges. Le tableau suivant démontre la haute protection que la Sardaigne accorde à sa navigation.

DROITS DIFFÉRENTIELS ÉTABLIS EN FAVEUR DU PAVILLON SARDE.

IMPORTATIONS.

MARCHANDISES.	QUANTITÉ sur laquelle portent LES DROITS.	SOUS PAVILLON sarde. — FRANCS.	SOUS PAVILLON étranger. — FRANCS.
Blé	100 kilogram.	6 »	9 »
Châtaignes blanches, fraîches ou biscottes	Id.	2 40	3 60
Farine de châtaignes	Id.	3 60	5 40
Id. de froment	Id.	6 »	9 »
Grenailles ou criblures	Id.	4 »	6 »
Menus grains et légumes	Id.	1 25	1 87
Orge mondé	Id.	16 »	24 »
Pain et biscuit	Id.	12 »	18 »
Pâte de froment	Id.	16 »	24 »
Pommes de terre	Id.	» 30	» 45
Riz et rison	Id.	6 »	9 »
Sagou, scocoso, semoule et tapioca	Id.	16 »	24 »
Eau-de-vie simple, de tout degré et rhum	Bunte ou 50 litres.	25 »	37 50
Id. composée, ou liqueurs en général, en futailles	Le litre.	1 »	1 50
Id. id. id. en bouteilles	La bouteille.	1 20	1 80
Vin commun	Bunte ou 50 litres.	8 »	12 »
Vin fin, en futailles	Id.	20 »	30 »
Id. en bouteilles	La bouteille.	» 50	» 75
Huile d'olive	100 kilogram.	20 »	30 »

EXPORTATIONS.

Huile d'olive	100 kilogram.	» 33 1/3	» 50
Riz	Id.	» 05	3 35

Les importations en transit ne sont pas comprises dans cette législation. Ce commerce est soumis à un régime qui l'affranchit de toute entrave.

Chez toutes les nations industrielles et maritimes, la marine nationale, efficacement protégée par les lois du pays, a mis les produits nationaux en communication avec les pays lointains. Considérée sous ce point de vue, comme le moyen le plus sûr et le plus régulier d'exportation et de transport, la marine nationale a été, et elle est encore, dans tous les pays maritimes, l'objet de leur sollicitude et de leur protection particulières. L'histoire des temps les plus reculés jusqu'à nos jours prouve que leur prospérité industrielle et commerciale est due, en grande partie, à leur commerce direct d'échanges exercé par leur propre navigation. La possibilité et la facilité d'exporter par la navigation régulière du pays a encouragé toutes les industries de ces pays à produire dans les qualités, les prix, les besoins et les goûts des pays lointains.

La navigation maritime d'un pays opère sur son commerce extérieur les mêmes

résultats que les canaux, les routes, les chemins de fer, opèrent sur son commerce intérieur. Si, pour activer le commerce intérieur, et pour disséminer les produits industriels dans toutes les localités d'un pays, l'utilité et même la nécessité des communications de province à province équivalent à des démonstrations mathématiques, la même utilité ou la même nécessité ne peut être contestée à l'égard des moyens de communication avec l'extérieur. Comme, en produits dissimilaires, les voies de communication à l'intérieur rapprochent les provinces de production des provinces de consommation, ainsi la navigation maritime rapproche les centres de production nationale des centres de consommation étrangère. Si la prospérité de la production et du commerce intérieurs d'un pays est en raison de la facilité de ses communications provinciales, la prospérité de son commerce extérieur et de son industrie, qui suit toujours la progression de ce commerce, doit être en raison de la facilité de ses communications avec l'extérieur. On peut aller plus loin et soutenir, sans craindre des objections sérieuses, que le développement complet du commerce et de l'industrie d'un pays dépend des communications que sa marine marchande ouvre avec toutes les contrées lointaines où ses produits ne sont pas repoussés par la prohibition ou par des tarifs trop restrictifs. Les navires marchands de ce pays, qui exploitent régulièrement ces contrées, sont autant de routes que sa navigation commerciale ouvre sur mer pour mettre son commerce et ses produits industriels en communication avec des millions de consommateurs.

Afin d'atteindre ce but, si nécessaire à l'accroissement des débouchés lointains et à leur exploitation régulière, il est indispensable que la marine marchande du pays, pratiquant le commerce direct avec les contrées transatlantiques, soit efficacement protégée. Ses cargaisons de retour des pays lointains doivent jouir, à l'exclusion de la marine étrangère, d'une réduction suffisante des droits de douane, afin qu'elle puisse en opérer facilement la vente sur les marchés du pays. Si ces faveurs ne lui sont pas garanties, elle ne peut soutenir, même dans ses propres ports, la concurrence contre les avantages dont jouit chez elle la marine étrangère, et contre le besoin de déverser sur les marchés belges le trop plein des entrepôts, qui embarrasse souvent les puissances coloniales qui nous avoisinent. Sans une protection efficace contre les importations d'entrepôts et contre celles faites par les navires étrangers, revenant sans rompre charge des lieux de provenance, le commerce maritime du pays resterait dans l'impuissance d'établir avec les pays lointains un commerce direct, actif et suivi, et, par conséquent, d'échanger les produits nationaux contre les produits de ces derniers pays. Ce serait concéder gratuitement ce dernier avantage inappréciable aux nations étrangères, qui continueraient de fournir au pays les besoins de sa consommation en denrées exotiques qu'elles auraient échangées contre leurs produits. Le pays continuerait de mettre obstacle à l'exportation de ses propres fabricats et à l'accroissement de ses débouchés.

Afin donc de détourner la navigation nationale aussi bien que la navigation étrangère des entrepôts d'Europe avec lesquels, à raison des tarifs prohibitifs, les échanges sont impraticables, et afin de stimuler le commerce national à établir des relations directes avec les pays lointains où seul nos débouchés peuvent prendre des accroissements, il faut que la réduction des droits de douane, accordée aux importations faites par le commerce maritime du pays, soit calculée de manière que ses retours des pays lointains soient beaucoup plus avantageux que

les retours qu'il ferait en mêmes marchandises coloniales des entrepôts d'Europe, soit que le commerce du pays fasse ces dernières importations sous pavillon national ou sous pavillon étranger.

Quoique, dans nos discussion parlementaires, quelques opinions aient prétendu le contraire, ce système de commerce direct n'est pas nouveau. Il est appliqué, en partie, dans la législation actuellement en vigueur aux importations des thés et des sucres. L'enquête demande l'extension du même système à tous les articles de production lointaine. Les documents de l'enquête sont remplis d'assertions, appuyées sur des faits, que l'importation du sucre colonial, soustraite, en partie, par la législation existante, aux entrepôts d'Europe et faite directement, par navires nationaux, des lieux de provenance, a donné lieu à des exportations qui, sans ces moyens d'échanges, n'eussent pu être opérées. Ces exportations de nos produits ont été faites au Brésil, à Singapore, à Manille et à La Havane, où les sucres bruts ont fourni les moyens d'échanges et des cargaisons de retour. Nos exportations à La Havane sont d'autant plus remarquables que notre navigation est reçue à l'île de Cuba, comme colonie espagnole, sur un pied hostile. Ces retours ont été avantageux; notre commerce maritime a pu s'en défaire avec facilité sur nos marchés, attendu qu'importés sous pavillon belge, la loi actuelle leur accorde une réduction des droits de douane qui monte à environ 2 p. %. Ces assertions et ces faits n'ont point été contestés. Ils ont été appuyés avec autant de chaleur que d'intelligence par le commerce d'Anvers dans les pétitions qu'il a adressées à la Chambre des Représentants, chaque fois que le Gouvernement a proposé des modifications à la législation actuelle sur les sucres (*). Le commerce d'Anvers fait très-bien ressortir les avantages de la faveur accordée à nos importations de sucres, tant sous le rapport de la navigation nationale que sous celui des relations directes avec les pays de provenance et des exportations auxquelles les importations directes des sucres, par navires nationaux, donnent lieu.

Bien que, sous la législation actuelle, cette denrée ait pu être importée par navigation nationale, avec la même réduction de droits, des entrepôts d'Europe, comme des lieux de production, et que, sous ce rapport, la distinction des provenances ou des relations directes et indirectes n'ait point été établie, cependant la différence des droits qui pèse sur les importations des sucres par navires nationaux et par navires étrangers, a opéré une influence heureuse sur nos exportations dans les colonies de production. Nul doute que, lorsque la susdite distinction sera admise dans notre système commercial, les exportations de nos produits en échange contre les sucres bruts en recevront une impulsion beaucoup plus considérable.

Ceux qui se sont imaginé que la protection accordée aux importations faites par la marine nationale profite exclusivement aux constructeurs de navires et à leurs propriétaires ou aux armateurs, et non aux négociants qui emploient nos navires pour leur commerce d'exportation et d'importation, ont versé dans une grave erreur. Le négociant loue un navire national pour exécuter une opé-

---

(*) Un long extrait d'une de ces pétitions est inséré dans les *Documents de l'Enquête*, p. 417 et 418. On peut lire un extrait d'une autre pétition du commerce d'Anvers dans le *Rapport spécial de la chambre de commerce de Bruges sur l'annexe D*, pag. XIX, n°s 2 des *Documents de l'Enquête*.

ration lointaine. Sa cargaison de sortie est souvent combinée avec celle de retour. Il jouit, ou non, sur cette dernière d'une réduction de droits d'importation; l'armateur, ou le propriétaire du navire ne reçoit que son fret convenu, celui qui, selon la distance et les prix courants, a été stipulé entre lui et le négociant. Mais si la loi accorde à celui-ci une faveur douanière sur ses importations directes des lieux de provenance, il peut vendre, sur nos marchés, ses cargaisons de retour à un prix inférieur à celui des retours faits dans nos ports par la navigation marchande du commerce étranger. Cette défaite facile de ses marchandises de retour engage le négociant à répéter ses exportations des produits du pays. Si le négociant est en même temps armateur, la réduction de droits, dont ses importations sont favorisées, opèrent le même résultat. Ce rapport entre le négociant et l'armateur prouve que, dans les cas de protection suffisante, la position du premier est seule améliorée, et que celle du dernier reste la même (*).

La seule protection que cette législation donne aux armateurs du pays, consiste dans un emploi plus fréquent de leurs navires. Lorsque la faveur, accordée aux marchandises importées sous pavillon national, est efficace, les navires nationaux sont employés par le commerce préférablement aux navires étrangers. Il résulte de cette combinaison des intérêts du commerce et de la navigation du pays deux immenses avantages : d'abord une exportation plus large, plus sûre et plus régulière de nos produits, ensuite une plus grande somme de travail sur nos chantiers et une plus grande consommation de nos matières premières. Cette protection donne à deux industries considérables, la construction navale et la navigation maritime, une grande impulsion. Toutes les nations maritimes attachent à ces deux branches d'industrie une importance immense, alors même qu'elles les isolent des précieux avantages en exportations industrielles qu'elles lui procurent. La construction navale occupe les bras d'une population nombreuse et consomme une masse de produits indigènes. Elle est liée avec un grand nombre d'autres industries dont elle réclame la coopération. Elle emploie les bois, les fers, les cuivres, le zinc, les voiles, les cordages. La réparation des navires fournit un accroissement de main-d'œuvre et de consommation. La navigation, de son côté, est pour le pays une autre source de travail et de consommation des produits indigènes. Une nation qui, pour son commerce, a recours à la marine étrangère, quand elle peut employer la sienne, renonce gratuitement à tous ces précieux avantages pour les concéder niaisement à l'étranger.

Ces avantages ont été appréciés même par la minorité des chambres de commerce qui s'est opposée à la protection de la marine marchande, considérée comme moyen d'exportation. Elle a émis l'opinion que la construction navale et la navigation nationale, considérées comme industries, possédaient des titres à une protection efficace, et que, comme toutes les autres industries, elles y avaient droit (**).

(*) Il se conçoit que la chambre de commerce de Liége ait pu exprimer, dans son *Rapport* adressé à la commission d'enquête, l'opinion que la faveur des droits différentiels profite exclusivement aux armateurs; mais nous ne comprenons pas que la chambre de commerce d'Anvers, après avoir examiné les droits différentiels dans leurs rapports avec les intérêts de notre industrie d'exportation, ait pu écrire dans le sien ces mots : « Or, lequel de ces deux intérêts doit l'emporter, celui des armateurs et constructeurs, sollicitant de nouvelles protections au préjudice des pavillons rivaux, ou celui de toutes les branches de l'industrie qui réclament? etc. »

(**) *Enquête instituée à Verviers*, p. 791.

Il est une autre considération qui fait sentir le besoin impérieux d'une marine marchande. Les succès du commerce d'exportation ne peuvent être complétement obtenus sans le bas prix des transports lointains. Sans navigation nationale qui puisse faire concurrence à la navigation étrangère, cette dernière dicterait des lois onéreuses à notre commerce. Cette concurrence lui est nécessaire, afin qu'il obtienne de bas frets et que, sur les marchés lointains, il puisse lutter avec plus de faveur contre les produits étrangers. Protégé, d'un côté, par le bas prix des transports, et, de l'autre, par une réduction suffisante de droits sur ses cargaisons de retour, le commerce d'exportation sera placé dans une condition qui lui permettra d'établir avec les contrées transatlantiques des relations fructueuses et continues, et d'y soutenir la concurrence contre les exportations étrangères des produits similaires.

Enfin une dernière considération prouve, à elle seule, toute l'importance de l'industrie navale, considérée dans ses rapports avec les intérêts généraux du pays. Supposons que nos transports maritimes dans les pays lointains soient abandonnés à la navigation étrangère, et que 1200 navires étrangers, mesurant 300,000 tonneaux, sortent de nos ports chargés de nos marchandises. En calculant les frais de transport à 55 francs par tonneau, la Belgique payerait à l'étranger, pour frets, l'énorme somme de 16,500,000 francs! Il n'est pas probable qu'en calculant les pertes éventuelles sur une partie de ces exportations, le bénéfice net sur ces marchandises belges, exportées par navires étrangers, excédât cette somme. Le pays perdrait donc d'un côté ce qu'il gagnerait de l'autre, et son travail resterait sans compensation (*).

La protection maritime donne donc au pays le triple avantage de stimuler son commerce d'exportation, d'ouvrir à son industrie les débouchés qu'elle réclame, et d'employer, en grande partie, sa propre main-d'œuvre ou sa propre marine marchande et d'en conserver les bénéfices. Les différentes branches de la prospérité nationale se rattachent, comme des chaînons, les unes aux autres et se prêtent un mutuel appui. La prospérité générale d'une nation ne peut résulter que du concours de toutes les industries. Le travail national, unique but de toute saine économie politique, trouve dans ce concours l'extension de toutes ses forces. La communauté tout entière en retire d'immenses avantages.

Dirigée par les considérations précédentes, l'enquête a formulé cette autre proposition qu'elle a adoptée à la presqu'unanimité :

Il faut à la navigation nationale une protection tant comme moyen d'exportation et de concurrence avec la marine commerciale étrangère, que comme industrie particulière, à laquelle se lient un grand nombre d'autres industries.

§ VIII.

1re *Objection*
Le pays ne possède pas les conditions nécessaires pour se créer une marine commerciale

La Belgique possède-t-elle les conditions d'un pays maritime pour se créer une marine marchande qui, si notre commerce extérieur, comme celui des autres nations, recevait une protection efficace, répondrait à nos besoins commerciaux?

La négative a été avancée par une minorité presqu'imperceptible. Une opinion, quelle qu'elle soit, ne peut se soutenir contre les faits contraires.

(*) *Rapport spécial de la chambre de commerce de Bruges sur l'annexe* D, pag. XVIII.

Avant le traité de Munster, la Belgique possédait une des plus belles marines commerciales du monde. Dans un discours prononcé, en 1826, au parlement anglais, Huskisson a avoué que la législation protectrice de l'Angleterre, établie sous le règne de Charles II, a eu particulièrement pour but de réduire la marine et le commerce maritime de la Belgique et de la Hollande (*). Voici en quels termes ce célèbre homme d'état vante, dans le même discours, les résultats, si avantageux à l'Angleterre et si funestes à la Belgique, que cette législation anglaise a obtenus : « Dans quelles circonstances l'Angleterre fonda-» t-elle son système de navigation? Lorsque sa marine commerciale était com-» parativement insignifiante, que sa prospérité était sans importance, que des » manufactures ne furent point établies et qu'elle exportait 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 manufactures et de la » plus grande partie du commerce et des transports maritimes de l'Europe et » du monde. Quel en a été le résultat? La marine commerciale de ces deux pays » a disparu (*dwindled away*); celle de la Grande-Bretagne est maintenant im-» mense. Pendant que ce déplacement s'opérait, l'Angleterre est devenu le grand » siége de l'industrie et du commerce; souvent elle importe et jamais elle n'ex-» porte des céréales; elle expédie vers toutes les parties du monde des marchan-» dises manufacturées et elle leur demande, en échange, des matières pre-» mières (**). »

Le père de Marie Thérèse voulut relever notre commerce maritime par le port d'Ostende. Celui d'Anvers était fermé par l'inique traité de Munster. L'Empereur établit dans cette première ville maritime la célèbre compagnie des Indes dont nous venons de parler dans la note. En moins de dix ans, et malgré les brutales vexations que la jalousie de l'Angleterre et de la Hollande lui fit subir, la navigation de la Belgique acquit une grande extension. Nos navires sillonnèrent les mers lointaines. Notre industrie et notre commerce prirent un immense développement.

(*) *Speech of the Right Hon. W. Huskisson in the House of Commons, friday, the 12th of may 1826, on the present state of shipping interest.*

(**) *Ibidem.* C'est encore toujours le même esprit qui anime la politique commerciale et maritime de l'Angleterre. Dans un discours prononcé, le 7 mai 1827, dans la chambre des communes, sur le même sujet, M. Huskisson déclare ouvertement que le but principal du système maritime de l'Angleterre est de maintenir pour elle-même une grande marine commerciale, et d'empêcher l'accroissement de la marine marchande de toute autre nation étrangère. *I have always understood that the primary object of the navigation laws being to maintain for ourselves a great commercial marine, the next great principle of those laws was to prevent too great a share of the foreign carrying trade being engrossed by any one particular country* [1].

Ces deux discours, que l'habile ministre anglais a prononcés en 1826 et 1827, discours qui ont eu un grand retentissement dans le monde politique et commercial, avaient le même but avoué. M. Huskisson prévoyait, avec raison, qu'à l'instar des États-Unis, les nations européennes se construiraient une marine marchande, et qu'au moyen de leur marine *protégée*, elles établiraient, en faveur de leurs exportations et de leur commerce maritime, des relations directes d'échanges avec les pays lointains. Il soutenait qu'il n'y avait d'autre moyen d'obvier à ce résultat que celui des traités de réciprocité maritime. Les constructeurs de navires et les armateurs s'opposèrent

[1] *Speech of the Right Hon. W. Huskisson in the House of Commons, monday, the 7th of may 1827, on general Gascogne's motion :* That a Select Committee be appointed to inquire into the present distressed state of the british commercial shipping interest.

Après la guerre continentale, les désastreux effets du traité de Westphalie cessèrent de peser sur la Belgique. Le congrès de Vienne ouvrit l'Escaut. Réunie à la Hollande, la Belgique ne tarda pas de construire, de son côté et en peu de temps, une belle marine marchande. Elle fut l'œuvre de la protection nationale. Après les événements de 1830, la Belgique commit la faute énorme de la laisser sans protection. Elle se vit forcée d'émigrer et d'aller s'abriter sous les lois protectrices de l'étranger. Si elle n'avait point été abandonnée à elle-même, le pays aurait conservé ses navires de 300 à 600 tonneaux, si proportionnés à ses besoins commerciaux. La Hollande, comprenant toute l'importance de la situation, s'attira la plus belle partie de cette marine marchande, dans le quadruple but d'augmenter sa propre marine, de mettre obstacle à notre commerce maritime, de continuer contre nous les funestes effets de l'infâme traité de Munster et de la suppression violente de la compagnie ostendaise des Indes, et de nous réduire à la dure nécessité de subir de nouveau son monopole commercial.

L'objection puisée dans l'impuissance de la Belgique de se construire une marine marchande peut-elle rester un moment debout contre des antécédents aussi positifs? Le pays ne se trouve pas aujourd'hui dans des conditions plus défavorables. Il n'est pas privé de ses anciens ports de mer. Nos constructeurs de navires, connus par leur intelligence et leur habileté, et une nombreuse population ouvrière attendent que l'impulsion soit donnée à nos chantiers. Un grand nombre d'autres industries, liées à la construction navale, sont en pleine activité.

Le pays possède la plupart des matières premières qui entrent dans les constructions navales. Si quelques qualités de bois doivent être demandées à l'étranger, la France, la Hollande se trouvent dans le même cas (*).

La construction navale est en Angleterre dans une position plus défavorable. Dans le double but de procurer à son commerce maritime avec le Canada des cargaisons de retour et de protéger la production de cette colonie, l'Angleterre impose un droit considérable sur les bois étrangers. Ceux de sa colonie n'étant pas propres aux navires, les constructeurs payent un droit de 15 p. % sur les

---

aux traités de réciprocité navale que, depuis 1815, l'Angleterre avait cherché avec ardeur à conclure avec les autres nations maritimes. Ils réclamèrent le maintien des droits différentiels de navigation. M. Huskisson prouva, avec une grande supériorité de talent et de la manière la plus évidente, contre leurs défenseurs parlementaires, que, dans la position actuelle du commerce maritime, les traités de réciprocité navale étaient le seul moyen de maintenir la supériorité commerciale et industrielle de l'Angleterre, et d'empêcher, autant que possible, l'accroissement de la marine marchande, du commerce et de l'industrie des autres nations. Cette opinion est aujourd'hui généralement reçue en Angleterre. Torys et whigs sont d'accord sur cette immense question, si peu comprise en Belgique.

La jalousie mercantile de l'Angleterre appuya fortement celle de la Hollande contre la Compagnie des Indes, qu'au commencement du dernier siècle Charles VI établit à Ostende. Elle fit tomber cette compagnie par d'odieuses violences diplomatiques.

Les discussions auxquelles le traité des 24 articles a donné lieu au parlement anglais ont révélé la persistance de l'Angleterre dans son implacable politique contre notre commerce maritime. Lord Palmerston et lord John Russel ont laissé percer l'intention de réduire la Belgique à un pays agricole.

(*) Il est possible, probable même, que ce recours à l'étranger cessera en partie, dès que, par nos chemins de fer, les bois des provinces de Namur et du Luxembourg pourront être transportés dans nos provinces maritimes.

bois du Nord. Si les États-Unis sont, sous ce rapport, dans une position plus avantageuse, la Belgique est largement compensée par un plus bas prix de la main-d'œuvre. La journée de leurs charpentiers, de leurs maréchaux ferrants et de plusieurs autres ouvriers dont le travail est réclamé par la construction navale, s'élève à 6 et 7 francs par jour. Il est vrai, les États du nord de l'Europe se trouvent, à l'égard de l'économie de la construction et de la navigation, dans une situation plus favorable ; mais nous partageons cette défaveur avec la France, l'Angleterre, la Hollande et les autres pays maritimes.

La pêche maritime, cette pépinière des marins, est exploitée sur une large échelle. Elle peut fournir, avec nos écoles de navigation, la population navale. L'excédant de notre population embrassera avec empressement la profession maritime, si ce besoin se manifeste.

Si la configuration de nos côtes maritimes et le défaut de communication entre nos ports de mer ne permettent pas à nos marins de s'exercer au moyen du petit cabotage, ce défaut est amplement racheté par la pratique plus instructive du grand cabotage. Notre navigation continuelle transportant le sel, les lins et les écorces vers les différents ports d'Angleterre, remplace avantageusement celle qui se pratique le long des côtes d'un pays. Au surplus le besoin de bons marins ne se ferait pas sentir subitement. Il suivrait la progression de notre commerce maritime et de nos constructions navales. Si la progression de ces deux branches de prospérité était plus rapide que celle de l'augmentation du nombre de nos marins et de leur instruction, ce serait la preuve la plus incontestable du progrès de notre prospérité matérielle, et, dans ce cas, des capitaines de navires étrangers se présenteraient en masse à la naturalisation. »

En dernier lieu, en accordant des primes à la construction navale et en créant des écoles de navigation, le pays a répondu d'avance à l'objection que nous combattons.

§ IX.

« La marine étrangère ne peut-elle pas rendre à l'industrie et au commerce » le service qu'ils réclament de la marine nationale? *Plus les ports d'un pays* » *industriel sont fréquentés par les navires des différentes nations du globe,* » *plus il est assuré d'importer favorablement les produits du dehors qui lui sont* » *nécessaires et d'exporter avec avantage les articles qu'il destine à l'exporta-* » *tion* (*). — La marine étrangère peut donc être utilement substituée à la » marine nationale. Afin d'attirer les navires étrangers dans nos ports, il convien- » drait de ne pas augmenter contre eux les droits différentiels de navigation et » de maintenir le système actuellement en vigueur. »

2e *Objection :* Emploi de la marine étrangère.

Si l'assertion sur laquelle ce raisonnement est fondé était vraie, la conséquence qu'on en tire le serait aussi. Mais tous les faits commerciaux s'inscrivent en faux contre cette assertion. L'histoire commerciale de toutes les nations maritimes, tant anciennes que modernes, prouve évidemment que les faits commerciaux et maritimes se sont présentés dans un sens inverse. Il a été, au contraire, observé que *plus les navires d'un pays industriel fréquentent les*

(*) Documents de l'Enquête, p. 95.

ports des différentes nations du globe, plus il est assuré d'exporter avec avantage les articles qu'il destine à l'exportation, et d'importer favorablement les produits du dehors qui lui sont nécessaires.

Ce résultat est opéré par le commerce direct d'échanges et par l'intime connexité qui existe entre les sorties et les retours de la navigation maritime. C'est de leur combinaison que dépend la possibilité d'établir un commerce *régulier et suivi* avec les populations lointaines. Sans cette combinaison, ce commerce n'est pas praticable. Si nous continuons de faciliter les importations des produits tropicaux par navires étrangers aux pays de production, ou par l'intermédiaire des entrepôts d'Europe, jamais nous ne parviendrons à exporter nos produits dans la même proportion dans laquelle les autres nations industrielles et maritimes exportent les leurs.

Toutes les nations ont compris que plus elles se mettent, par elles-mêmes, en communication avec les pays de provenance, plus elles pratiquent le commerce direct d'échanges, plus elles importent, par leurs navires, les besoins de leur consommation qu'elles échangent contre leurs propres produits; plus aussi elles exportent les produits de leur propre industrie.

Proportion gardée entre la capacité ou l'importance de la navigation nationale et entre celle de la navigation étrangère, celle-là favorise beaucoup plus l'exportation des produits nationaux que celle-ci (1).

La statistique commerciale de toutes les nations maritimes et industrielles prouve à l'évidence que la somme des exportations, opérées par la marine nationale vers les pays lointains qui n'ont pas de navigation de long cours, excède considérablement celle des exportations faites par la marine étrangère. Ces dernières exportations se réduisent même à une fraction minime. Voici le tableau des exportations et des importations faites, du 30 septembre 1839 au 1er octobre 1840, par la marine des États-Unis dans les pays qui n'ont pas de navigation de long cours, ou dont la navigation marchande est de beaucoup inférieure à celle des États-Unis.

---

(1) Documents de l'Enquête, pp. 403, 405, 412, 413, 425, 503.

49

EXTRAIT DE LA STATISTIQUE COMMERCIALE

DES

ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE SEPTENTRIONALE.

Extrait de la Statistique Commerciale des États-Unis de l'Amérique Septentrionale, comprenant : 1° la valeur de leur commerce d'importations et d'exportations avec les contrées qui n'ont pas de navigation de long cours, ou dont la navigation est de beaucoup inférieure à celle des Etats-Unis; 2° le tonnage des navires américains et celui des navires étrangers qui ont pris part à cette navigation commerciale, pendant l'année, à commencer du 1er octobre 1839 jusqu'au 30 septembre 1840.

	CONTRÉES.	COMMERCE.				NAVIGATION.				
		VALEURS des IMPORTATIONS en piastres.	VALEUR DES EXPORTATIONS EN PIASTRES.			TONNAGE AMÉRICAIN		TONNAGE ÉTRANGER		
			PRODUITS INDIGÈNES.	PRODUITS ÉTRANGERS.	TOTAL.	à l'entrée DES PORTS américains.	à la sortie DES PORTS américains.	à l'entrée DES PORTS américains	à la sortie DES PORTS américains.	
1	Russie	2,572,427	254,856	954,625	1,169,481	15,724	6,018	2,820	177	1
2	Colonies suédoises des Indes occidentales	57,547	98,710	3,610	102,320	1,655	2,205	»	159	2
3	Colonies danoises id.	969,177	918,931	180,518	1,099,449	28,575	27,708	1,412	1,197	3
4	Colonies hollandaises des Indes orientales	817,897	152,751	202,552	355,303	2,564	1,828	370	485	4
5	Id. des Indes occidentales	396,479	259,458	42,916	302,354	7,820	5,790	895	1,155	5
6	Guyane hollandaise	37,766	52,118	»	52,118	6,214	5,729	»	»	6
7	Gibraltar	52,567	643,544	257,110	900,454	2,155	11,512	»	877	7
8	Malte	28,471	14,610	45,386	59,996	145	449	»	»	8
9	Maurice (l'île)	»	8,319	153	8,472	257	»	510	»	9
10	Cap de Bonne-Espérance	52,524	55,816	197	56,015	922	650	»	160	10
11	Colonies anglaises des Indes orientales	1,932,461	280,404	351,791	632,195	9,715	5,742	»	»	11
12	Id. des Indes occidentales	1,048,165	2,907,584	58,000	2,965,584	54,899	78,224	29,294	15,564	12
13	Honduras anglaise	158,353	152,095	38,371	190,466	5,943	5,048	1,353	1,708	13
14	Australie	122,141	84,847	6,022	90,869	1,868	1,568	»	252	14
15	Ports anglais en Afrique	»	»	»	»	143	512	205	»	15
16	Colonies françaises des Indes occidentales	555,251	483,595	30,656	514,251	13,757	25,612	5,505	1,255	16
17	Guyane française	»	»	100	100	3,177	1,925	»	»	17
18	Haïti	1,252,824	945,565	81,849	1,027,214	21,195	20,665	967	2,818	18
19	Ténériffe et autres îles Canaries	150,522	11,816	11,579	23,395	2,642	713	473	568	19
20	Manille et îles Philippines	450,251	90,589	30,927	121,516	3,570	800	»	»	20
21	Cuba	9,855,477	5,551,471	979,044	6,510,515	174,920	192,548	14,770	15,679	21
22	Colonies espagnoles des Indes occidentales	1,898,752	770,420	29,208	799,628	40,822	22,559	713	952	22

23	Madère.	309,524	95,819	22,858	116,677	2,470	3,965	»	»	25
24	Fayales et autres Açores	38,158	10,471	5,625	16,094	1.211	1,089	»	»	24
25	Îles du Cap-Vert	29,548	82,611	2,809	85,420	584	2.262	»	946	25
26	Italie	1,157,200	1,189,858	283,547	1,473,185	8,565	8,071	1,456	2,602	26
27	Sicile	649,525	305,217	55,925	357,140	17,622	1,006	4,578	5,176	27
28	Grèce	5,158	»	»	»	»	»	»	»	28
29	Trieste.	573,565	1,590,556	196,264	1,786,620	5,025	11,828	1,842	6,081	29
30	Turquie	563.476	119,745	156,873	276,618	5,445	2,187	800	»	30
31	Maroc	62,158	»	»	»	145	»	121	»	31
32	Texas	305,847	957,072	281,199	1,218,271	36,152	41,177	961	550	32
33	Mexico.	4,175,001	969,958	1,545,403	2,515,341	14,755	15,548	3,709	3,025	33
34	Venezuela	1,355,166	554,267	229,605	785,872	15,605	9,586	1,175	920	34
35	Nouvelle Grenade.	217,582	57,922	77,329	135,251	1,622	1,000	752	882	35
36	Amérique centrale	189.021	150,661	87,285	217,946	446	721	»	»	36
37	Brésil	4,927,296	2,145,863	360,711	2,506,574	32,588	34,189	5.378	1,764	37
38	République Argentine	295,562	280,144	89,152	369,276	»	»	»	»	38
39	République Cisplatine	494,402	82,102	67,628	149,730	6,680	8,197	161	250	39
40	Chili	1,616,859	1,572,254	356,575	1,728,829	4,862	7,414	»	»	40
41	Pérou	458,495	»	»	»	1,157	667	»	»	41
42	Amérique du Sud en général	»	96,042	28,291	124,333	»	262	»	»	42
43	Chine	6,640,829	469,186	540,780	1,009,966	14,771	3,560	»	»	43
44	Asie en général	284,452	170,754	138,092	308,826	3,462	2.787	»	»	44
45	Afrique en général	372,537	511,215	43,048	554,263	6,156	7,153	771	900	45
46	Indes occidentales en général.	»	376,715	2,514	379,229	»	17,103	»	1,769	46
47	Mers du Sud	13,762	177,229	65,200	242,429	43,184	48,429	»	»	47
48	Îles Sandwich.	16,293	»	»	»	»	»	»	»	48
49	Océan Atlantique.	»	»	»	»	878	4.096	»	»	49
50	Côtes nord-ouest de l'Amérique	»	720	540	1,260	508	100	»	»	50
		45,655,586	25,159,200	7,919,645	33,078,845	315,527	654.977	80,951	65,689	

Il résulte de ce tableau que l'importance du tonnage du commerce des États-Unis avec les pays qui ont peu ou pas de navigation, excède le tonnage du commerce maritime de l'étranger avec les mêmes pays de 1,020,802 tonneaux.

En restant dans le cercle de notre commerce d'échanges directs, opérés par notre marine marchande, il est constaté que, malgré la disproportion entre la marine belge et la marine étrangère qui fréquente nos ports, la marine nationale a beaucoup plus contribué à l'exportation de nos produits dans les pays lointains où nos navires ont pu prendre en échange des sucres bruts. Voici la statistique que nous offre à cet égard le conseil de la province d'Anvers dans une pétition adressée, au commencement de cette session parlementaire (1841-1842), à la Chambre des Représentants. « Des expéditions, dit ce conseil, vers » La Havane, le Mexique, le Brésil, Singapore et Manille, ont occupé 30 na- » vires, *la plupart belges*. Ils ont exporté, pour prendre en échange des sucres » bruts, savoir :

»	72,134	kilos	clous en fer.
»	2,133	barils	id.
»	290,479	kilos	verres à vitres.
»	3,604	caisses	id.
»	1,176	id.	armes.
»	7,978	kilos	sucre raffiné. »

La statistique commerciale et maritime de la France, de l'Angleterre, de la Hollande, présente les mêmes résultats.

Quant aux exportations de produits agricoles ou minéraux, faites par les nations européennes, dans les ports de l'Europe, leur statistique, y compris la nôtre, offre encore les mêmes chiffres favorables à leur propre navigation, considérée comme moyen d'exportation.

Quoique nous soutenions que, dans tous les pays industriels et maritimes, la navigation nationale favorise beaucoup plus l'exportation des produits indigènes vers les contrées lointaines que la navigation étrangère, nous sommes loin de repousser cette dernière navigation comme moyen de concourir à nos exportations. Nous croyons, au contraire, que son concours est non-seulement utile, mais nécessaire. Mais aussi, conformément à la politique commerciale et navale des autres pays industriels et maritimes, il faut restreindre ce concours aux limites *dans lesquelles il est utile à nos exportations sans leur être nuisible.*

Les navires étrangers qui arrivent dans nos ports de pays lointains se divisent en quatre classes :

La première comprend les navires qui importent en Belgique de leurs ports les produits du sol et de l'industrie du pays auquel ils appartiennent;

La deuxième : les navires qui importent des marchandises à transiter;

La troisième : les navires qui importent de ports étrangers aux leurs, des marchandises, pour la consommation intérieure, produites par des contrées auxquelles ces navires sont étrangers;

La quatrième : les navires qui importent de leurs propres ports, pour la

consommation intérieure, des marchandises qui ne sont pas les produits du sol ou de l'industrie du pays auquel ils appartiennent (*)

Loin de repousser ces navires qui entrent dans les deux premières catégories, les intérêts industriels et commerciaux du pays exigent qu'ils soient invités à fréquenter nos ports, en assimilant, par réciprocité, ceux de la première classe aux navires nationaux, et en accordant, en outre, à ceux de la deuxième classe, toutes les facilités compatibles avec les autres intérêts du pays (**), pour transiter vers les pays étrangers les marchandises qu'ils importent.

Ce sont ces arrivages étrangers qui concourent efficacement avec la navigation nationale à établir le commerce direct d'échanges qu'il importe tant à la Belgique de créer avec les pays lointains par convention, basée sur la faculté réciproque d'importer, à conditions égales, les produits d'un pays dans les ports de l'autre, et d'exporter de ces derniers ports, non-seulement les produits du pays, mais aussi tous les produits entreposés dans ces ports.

Ce sont les traités de réciprocité maritime, conclus entre la France et l'Angleterre, d'un côté, et les États-Unis de l'Amérique, de l'autre, et basés sur l'importation assimilée dans les ports réciproques des produits de leurs pays, qui exercent sur les exportations de la France et de l'Angleterre dans les États-Unis, et *vice versâ*, une influence si remarquable.

C'est ce commerce direct d'échanges en produits nationaux qui amène, en outre, dans les ports de France et d'Angleterre ce grand nombre de navires américains, et qui concourt, en même temps, à y établir, surtout au Havre et à Liverpool, un grand mouvement de transit. Les navires des États-Unis importent dans les ports français et anglais des quantités considérables de produits de leur sol et de leur industrie en consommation intérieure et en transit. En retournant dans leur pays, ils exportent des ports français et anglais, non-seulement les produits de la France et de l'Angleterre, mais encore les marchandises entreposées en destination des États-Unis et d'autres pays. C'est ce qui explique les nombreux arrivages des navires américains dans les ports français et anglais, et le développement du commerce de transit que le port de Liverpool et surtout celui du Havre ont progressivement acquis. Voici le tableau du mouvement du commerce direct et réciproque entre la France et l'Angleterre d'un côté, et les États-Unis de l'autre, pendant la période annuelle du 1er octobre 1839 au 30 septembre 1840.

(*) Il est à remarquer que les navires, appartenant à l'une ou l'autre de ces quatre classes, importent souvent des cargaisons mixtes, et qu'à leur arrivée leurs expéditeurs les déclarent, selon leurs convenances, en tout ou en partie, en consommation intérieure, ou en transit, ou enfin en entrepôt, pour leur donner une destination ultérieure, selon les besoins ou les prix courants de la place, ou selon les mêmes exigences des places voisines de commerce. Mais ces diverses destinations données aux marchandises, importées par navires étrangers, ne modifient en rien la question que nous examinons.

(**) Le plus grand intérêt est celui du trésor public et de la protection de l'industrie nationale. La liberté entière d'entrepôt et les autres facilités accordées au transit doivent être combinées avec des mesures d'administration qui empêchent efficacement que des marchandises, déclarées d'abord en transit, entrent en consommation intérieure sans avoir payé les droits d'entrée.

PAYS.	COMMERCE.				NAVIGATION.			
	VALEURS des IMPORTATIONS en piastres.	VALEUR DES EXPORTATIONS EN PIASTRES.			TONNAGE AMÉRICAIN		TONNAGE ÉTRANGER	
		Produits INDIGÈNES.	Produits ÉTRANGERS.	TOTAL.	A l'entrée des États-Unis	A la sortie des États-Unis	A l'entrée des États-Unis	A la sortie des États-Unis
France . .	17,572,876	18.919,527	2,922,227	21,841,554	115,907	153,128	25,892	25,409
Angleterre .	55,114,133	51,951,778	5,096,882	57,048,660	368,772	388,512	182,001	129,213

Il résulte de ce tableau :

1° Que la France a exporté aux États-Unis en produits indigènes et marchandises entreposées, pour une valeur de fr. 94,893,530 40 cs ;

2° Que les États-Unis ont exporté de leurs ports en France, 1° en produits indigènes, fr. 102,164,365 80 cs ; 2° en produits étrangers, soit en transit, soit en payant les droits différentiels, fr. 15,780,025 80 cs ;

3° Que le tonnage américain employé aux mouvements commerciaux entre les États-Unis et la France a été de 267,035 tonneaux, et celui de la France seulement de 51,301 ;

4° Que l'Angleterre a importé aux États-Unis en produits anglais et entreposés, fr. 178.816,318 20 cs ;

5° Que les États-Unis ont exporté en Angleterre, 1° en produits indigènes, fr. 280,439,601 20 cs, et 2° en produits étrangers, pour la réexportation, fr. 27,523,162 80 cs ;

6° Que le tonnage américain, employé entre les ports des États-Unis et l'Angleterre, a mesuré la capacité de 757,284 tonneaux, et le tonnage anglais seulement 311,214.

Tels sont les résultats du commerce direct, établi par réciprocité, entre les pays industriels et maritimes, la France et l'Angleterre d'un côté, et les États-Unis de l'autre, et basé : 1° sur l'importation, à conditions égales, des produits du sol et de l'industrie pour la consommation intérieure, et des produits étrangers pour le transit et la réexportation, et 2° sur la faculté d'exporter des ports de l'autre partie contractante des produits de toute nature et de toute origine.

C'est ce commerce direct et réciproque d'échanges que, dans l'intérêt de ses exportations, la Belgique doit chercher à établir avec les pays lointains. La navigation étrangère, restreinte dans le cercle de l'importation en droite ligne des produits de son pays, anime les relations directes et alimente le commerce de transit. Les négociants des pays lointains, important dans nos ports, par leurs navires nationaux, les produits de leur sol et de leur industrie, soit pour la consommation intérieure, soit en transit, et des produits étrangers, également en consommation ou en transit, sont intéressés à prendre chez nous des cargaisons de retour, composées soit de produits de notre sol et de notre industrie, soit de marchandises entreposées, soit enfin des cargaisons mixtes. Ces navires sont au surplus libres d'exporter ces cargaisons de sortie dans des ports quelconques.

S'ils ne sont pas destinés à prendre dans nos ports une cargaison de sortie pour compte du commerce de leur pays, le commerce belge a la faculté de les affréter et de les utiliser au profit de notre industrie d'exportation ou de notre commerce extérieur de transit.

Il importe aux intérêts industriels et commerciaux du pays d'accorder l'assimilation du pavillon national à cette navigation lointaine, directe et réciproque, limitée : 1° à l'importation, pour la consommation intérieure, des produits mutuels du pays, 2° à l'importation des marchandises à transiter ou à réexporter. C'est cette seule navigation étrangère qui soit utile, sans être nuisible à l'accroissement de nos débouchés; la seule qui suffise à nos exportations par navires étrangers; la seule enfin à laquelle la France et l'Angleterre, pays à la fois industriels et maritimes, comme la Belgique, accordent l'assimilation du pavillon national.

Lorsque cette réciprocité maritime, restreinte dans lesdites limites, fut établie en Angleterre, les constructions de navires et leurs propriétaires ou les armateurs lui opposèrent une résistance formidable. Les droits différentiels, qui protégeaient leurs industries de construction et de navigation, tombèrent devant ces principes de réciprocité. Ils prétendirent que leurs intérêts étaient lésés. Leurs réclamations, quoique soutenues dans le Parlement par des hommes intelligents et influents, n'ont pu prévaloir sur les intérêts majeurs de l'industrie générale et du commerce extérieur. Les intérêts de la marine nationale, considérée comme industrie et non comme moyen d'exportation, doivent céder, sous ce dernier rapport, aux intérêts généraux du pays. *Le système commercial à établir doit avoir pour but principal le commerce et l'industrie en général et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine. C'est à l'accroissement de nos importations que tout, dans notre système commercial, doit être subordonné.* Tel est le principe qui a présidé à toutes les recherches de l'enquête. C'est la neuvième proposition qui a été adoptée à l'unanimité.

Mais appeler indistinctement dans nos ports les navires étrangers, quelles que soient la nature et la provenance des marchandises qu'ils importent dans le pays, c'est aller en sens inverse de la proposition que nous venons de définir et contrairement au but que l'enquête a eu mission d'atteindre. Nous avons déjà prouvé que les tarifs des États voisins et les relations d'entrepôt opposent des obstacles insurmontables, les uns aux échanges européens, les autres aux échanges lointains. Les mêmes obstacles seraient créés, et pour les mêmes motifs, si nous continuions de faciliter l'importation directe des marchandises tropicales par navires qui n'appartiennent pas au pays de production. Les nations étrangères continueraient d'échanger sur les marchés lointains et dans leurs colonies leurs produits, les similaires des nôtres, et de déverser, dans la proportion des besoins de notre consommation intérieure, leurs retours sur nos marchés. Ceux-ci étant approvisionnés par le commerce et par la navigation de l'étranger, il ne resterait plus à notre commerce maritime d'éléments d'échanges des produits lointains contre les produits du pays. La rupture de nos relations commerciales avec les entrepôts européens a été admise, pour ces mêmes motifs, par les voix presqu'unanimes de l'enquête. Or, il n'existe, dans l'espèce, nulle différence entre les entrepôts flottants et les entrepôts fixes. Les navires étrangers, arrivant à Cowes, pour recevoir leur destination en Belgique, équivalent, sous le rapport de leurs importations et des effets pernicieux qu'elles causent

à notre commerce lointain d'échanges, aux navires qui sortent chargés des entrepôts européens. Il est donc évident que les navires étrangers, appartenant à la troisième et à la quatrième classe, posent des obstacles invincibles à l'accroissement de nos débouchés, et ont pour résultat d'étendre les débouchés des pays auxquels ils appartiennent, au détriment de nos propres exportations. C'est en ce sens que la France et l'Angleterre envisagent et pratiquent cette grave question (*).

Il n'est pas dans l'ordre naturel des choses que le commerce maritime des nations étrangères, qui sont nos rivales en industrie, vienne exporter de préférence nos produits, égaux aux leurs en qualités et en prix, dans les contrées lointaines qui n'ont pas de navigation de long cours. Une commission d'enquête parlementaire a été instituée en 1840, en Angleterre, en grande partie dans le but de rechercher les articles qui pourraient supporter une réduction de droits de douanes, sans que cette réduction amenât la concurrence des mêmes articles étrangers sur le marché intérieur. Il a été constaté dans cette enquête que les manufactures anglaises de draps, outre la différence des frais de transport sur les marchés anglais, pourraient avoir besoin d'une protection de 15 p. % contre les produits des manufactures de draps de Verviers. Il résulte de cet aveu deux conséquences qu'il importe de faire ressortir. En premier lieu, s'il est vrai qu'en restant dans les prix de revient, nos draps lutteraient avec avantage sur les marchés intérieurs de l'Angleterre, il est vrai aussi que le commerce anglais les exporterait avec plus d'avantage que ses propres fabricats sur les marchés lointains, où il place ces derniers pour une valeur de 156,952,975 francs, non compris les laines filées, évaluées, à l'exportation, à 10,029,700 francs (**). Ce qui prouve, en outre, l'infériorité des prix des produits de l'industrie drapière du continent aux prix des mêmes produits anglais, c'est que, de l'aveu de la même enquête, l'industrie drapière du continent a supplanté, en grande partie, cette industrie anglaise sur les marchés de l'Amérique méridionale et septentrionale et de l'île de Cuba, marchés qui, avant ces progrès du continent en industrie drapière, étaient acquis, en totalité, à la même industrie anglaise. Ces progrès sont même tels que les négociants américains viennent acheter eux-mêmes des draps sur les foires de Leipzick, de Berlin et à Vienne (***). Cependant, malgré le plus bas prix de nos draps et de ceux d'Allemagne, la navigation marchande de l'Angleterre, qui fréquente beaucoup les ports belges et allemands, n'exporte pas dans les pays lointains nos draps, ni ceux d'Allemagne, de préférence aux fabricats similaires de l'Angleterre. En second lieu, l'industrie drapière de Verviers a déclaré devant l'en-

---

(*) Des réclamations se sont élevées par rapport à la réciprocité maritime à établir avec les États-Unis. Il est une opinion qui croit qu'il est dans l'intérêt du pays d'assimiler le pavillon américain au nôtre, lorsqu'il importe de ses ports dans les nôtres non-seulement les produits américains, mais aussi les produits étrangers au sol et à l'industrie des États-Unis. Cette question sera traitée dans les §§ XIV et XV. Le dernier a pour objet spécial les bases sur lesquelles il convient, dans l'intérêt industriel et commercial du pays, de fonder les traités de réciprocité, et le choix des pays avec lesquels il est avantageux de conclure ces traités.

(**) *Report of the Select Committee of the House of Commons on import duties, with the principal evidence.* 1840.

(***) Ibidem.

quête belge que ses exportations sont insignifiantes, quoique, de l'aveu de l'enquête anglaise, ses produits soient inférieurs en prix. Donc, eu égard aux exportations anglaises, comparées aux exportations belges, la navigation commerciale de l'étranger ne peut être utilement substituée à la navigation nationale. Donc, c'est cette dernière qui, chez nous comme partout ailleurs, est l'instrument le plus efficace de commerce extérieur et d'exportation.

Nous avons déjà fait observer que la France exporte, chaque année, 60 à 80 millions, et les États-Unis 20 à 25 millions de toiles communes de coton, en grande partie sur des marchés lointains qui sont aussi ouverts à notre navigation.

L'Angleterre exporte, en tissus de cotons, une valeur de. fr.	442,357,575
Et, en fils de coton. une autre de	171,445,650
Ensemble . . . . . fr.	613,803,225
Elle n'importe dans ses possessions d'outre-mer qu'une somme de . . . . . fr.	125,000,000
Ses exportations dans les pays libres s'élèvent donc à . . fr.	488,803,225

Nous pourrions multiplier les faits de cette nature, mais ceux que nous venons de rapporter prouvent deux points très-importants : 1° les nations rivales n'exportent pas de préférence les produits d'une autre, lorsque ceux-ci sont égaux en qualités et en prix, ou ne les surpassent pas sous l'un ou l'autre de ces deux rapports; 2° une marine nationale est indispensable à l'exportation lointaine des produits nationaux, lorsque ceux-ci équivalent, en qualités et en prix, aux mêmes produits étrangers.

Les expériences que, depuis la révolution, le pays a faites ont confirmé ces assertions. La faible protection dont jouit la marine nationale a ouvert à la navigation étrangère un accès presque libre à nos ports. Il est aujourd'hui bien constaté et avoué par les partisans de la liberté de commerce maritime que les navires étrangers n'ont presque rien exporté pour compte de leurs patrons ou pour celui du commerce étranger, sinon des produits naturels réclamés par les besoins de nos voisins, produits qui d'ailleurs, comme nous l'avons prouvé, s'exportent toujours dans la proportion de ces besoins. Le mal devenait alarmant. Sur la fin de l'administration de M. le comte De Theux, le Gouvernement conçut le projet de créer, vers quelques parages lointains, une navigation *nationale fortement protégée*.

La chute de cette administration empêcha l'exécution de ce projet. Il fut repris et exécuté par celle qui lui succéda, quoiqu'elle fût composée d'hommes qui avaient toujours placé leur confiance dans les navires étrangers pour l'exportation de nos produits, et avaient, en conséquence, constamment refusé une protection majeure à la navigation nationale.

Pour maintenir à la navigation étrangère la liberté dont elle jouit maintenant, et pour baser nos exportations sur cette navigation, on a même invoqué, à cet effet, la navigation d'occasion et les affaires de ricochet (*); mais ce qui est de

(*) Documents de l'Enquête, p. 505.

la plus grande importance pour l'industrie de la Belgique, c'est de lui créer des relations extérieures *directes* et surtout des relations *suivies;* ce qui lui importe au plus haut degré, c'est d'établir un grand commerce *régulier* et *continu* ; or, ce but ne peut être atteint par accidents ou par incidents ; il ne peut être obtenu qu'en créant les causes qui le produisent directement, efficacement et régulièrement.

En supposant gratuitement et contre l'évidence de l'histoire que le pays eût la certitude de s'ouvrir de nombreux débouchés lointains au moyen de la marine étrangère, et que, par ce même moyen, il fût assuré d'exporter ses produits avec plus d'avantage, il résulterait de l'emploi de la marine étrangère deux conséquences que les plus simples notions de l'économie politique condamnent hautement, et devant lesquelles toutes les nations maritimes ont toujours reculé.

La première est celle que nous avons déjà fait valoir au § VII, p. 43. Dans la supposition que 1200 navires étrangers soient employés, par le commerce et l'industrie du pays, pour exporter, par an, 300,000 tonneaux de produits nationaux sur les marchés lointains, le pays payerait annuellement pour frets à la marine et au travail de l'étranger l'énorme somme de 16,500,000 fr. Les avantages qu'il aurait recherchés dans l'emploi de la marine étrangère seraient complétement absorbés par le désavantage que nous venons de signaler. Ce serait soustraire d'une main au travail du pays, ce que de l'autre on lui accorderait, si tant est, et nous avons prouvé le contraire, que ce service nous fût rendu par la navigation étrangère, avec le même succès, pour l'exportation de nos produits égaux en qualités et en prix aux mêmes produits étrangers.

En second lieu, en abandonnant nos transports maritimes à la marine étrangère, le pays perdrait non-seulement la main-d'œuvre de la construction des navires, celle des nombreuses industries qui leur prêtent leur concours, celle encore de la navigation, mais, en outre, l'emploi de ses capitaux et de ses matières premières qui entrent, en quantités considérables, dans la construction navale (*). Les ressources de notre population ouvrière et la consommation de nos produits seraient restreintes dans la même proportion.

Telles sont les conséquences nuisibles aux intérêts du pays qui résulteraient de l'emploi des navires étrangers pour exporter nos produits sur les marchés lointains. Cet emploi est donc condamné dans ses résultats aussi bien que dans son principe. Il est aussi repoussé, pour les mêmes raisons, par les voix unanimes de toutes les nations maritimes.

§ X.

3e *Objection* Exclusion de la marine étrangère.

« Si la marine nationale reçoit une protection plus forte que celle dont elle » jouit actuellement, la marine étrangère ne sera-t-elle pas exclue de nos ports? » Le monopole des transports maritimes ne sera-t-il pas dévolu à la navigation » nationale? Les frets n'en augmenteront-ils pas, et cette augmentation n'élè- » vera-t-elle pas les prix de nos articles industriels sur les marchés lointains? »

(*) On peut voir dans le n° 4 des DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE, p. 955 et suivantes, des états détaillés de la main-d'œuvre, des matières indigènes et des nombreuses industries qui entrent dans la construction d'un navire et dans son application à la navigation.

Quoique jamais aucune opinion parlementaire n'ait voulu exclure la navigation étrangère, cependant, malgré les fréquentes protestations contraires, l'objection a été répétée à satiété. Elle n'est due qu'à une fausse appréciation des effets que le système maritime, qui a été proposé comme base de la politique commerciale du pays, doit nécessairement opérer. Ce système est exactement celui qui est suivi par tous les États de l'Europe, y compris les États-Unis, et auquel ils doivent leurs succès en industrie d'exportation et en commerce extérieur.

Les adversaires de cette politique ont constamment distrait le principe des droits différentiels, appliqué aux importations indirectes, de celui des importations directes, appliqué aux navires des nations avec lesquelles nos intérêts nous conseilleraient d'entrer en réciprocité maritime. Les nations européennes réduisent les droits de douane en faveur des importations faites par leurs propres navires. Elles imposent, en outre, sur les navires étrangers des droits de navigation, connus sous la dénomination de droits de tonnage, de pilotage, etc.

C'est par cette différence de droit d'importation qu'elles protégent leur navigation commerciale, non, comme on se l'est faussement imaginé, dans le but exclusif de protéger leur marine, considérée comme industrie, mais particulièrement dans celui d'encourager leurs exportations, au moyen des faveurs obtenues à l'importation, et de stimuler ainsi leur commerce maritime aux échanges de leurs produits. Si elles n'accordaient pas cette protection aux importations de leur marine commerciale, les nations rivales, après avoir échangé leurs produits similaires, viendraient déverser leurs retours dans leurs ports; elles leur enlèveraient, dans la proportion de cette facile concurrence, les éléments de leurs propres échanges, et, par conséquent, les moyens d'exporter leurs produits.

Lorsque deux nations, maritimes et industrielles en même temps, sont favorisées d'une production dissimilaire en articles d'une consommation considérable, et que d'autres intérêts majeurs ne s'opposent pas à la réciprocité maritime, elles suppriment mutuellement, par convention, les droits différentiels qui pèsent sur l'importation de leurs produits dans les ports réciproques, et établissent entre elles un commerce maritime direct. L'une nation ne paye dans les ports de l'autre que les droits de port et de douane au même taux auquel ils sont payés par les navires qui importent les produits de la partie contractante dans leurs propres ports. Cet affranchissement réciproque des droits différentiels ne porte que sur les productions du sol et de l'industrie des deux pays. Les importations d'autres provenances sont réputées indirectes, soit qu'elles soient faites par l'intermédiaire de leurs entrepôts, soit qu'elles soient opérées directement des lieux de production. Ces importations indirectes entrent dans la loi commune et subissent la législation prohibitive ou différentielle. Une base différente de réciprocité est appliquée aux exportations. Les navires de l'une nation ont la faculté d'exporter des ports de l'autre, non-seulement les produits de cette dernière, mais encore toutes marchandises entreposées, étant les produits d'autres nations. Si les *drawbacks* ou d'autres faveurs sont attachés à l'exportation des produits nationaux, ils sont aussi accordés aux navires de l'autre partie contractante.

Cette réciprocité consiste donc : 1° dans une égalité de charges imposées sur les navires appartenant à chacun des deux pays, et entrant dans les ports de

l'autre, et dans une égalité de faveurs accordées aux navires sortant des ports de l'autre ; 2° dans une égalité de droits de douane imposés sur les produits d'un pays, importés dans les ports de l'autre, sans distinction entre les pavillons des deux pays.

Ce système commercial maritime, considéré dans son ensemble, bien loin d'exclure la marine étrangère, opère dans un sens inverse. Il attire la navigation étrangère qui est utile au pays et il éloigne celle qui lui est nuisible. Les nations avec lesquelles il nous est avantageux de conclure des traités de réciprocité ont le double intérêt d'importer dans nos ports leurs produits sans surcharge de droits, et d'en sortir avec une cargaison de retour. Si leurs navires ne prennent pas, pour compte de leur commerce, un chargement de retour, le commerce national peut les affréter. Ils font concurrence, quant au fret, aux navires nationaux. Ceux-ci, à leur tour, jouissent des mêmes avantages dans les ports de ces nations. Il résulte de ce commerce direct, établi par réciprocité, le double avantage de stimuler les échanges commerciaux entre deux nations et d'attirer les navires de l'une dans les ports de l'autre.

C'est ainsi que, sans exception, toutes les nations à la fois maritimes et industrielles entendent leurs intérêts commerciaux et industriels. Si leur législation commerciale et les effets qu'elle opère sur leur commerce d'exportation avaient été mieux étudiés, on aurait été complétement rassuré sur l'exclusion de la marine étrangère ; on aurait même acquis la conviction que ce commerce direct et réciproque a été établi dans le but *avoué* d'attirer la navigation étrangère, d'exporter, en partie, par cette navigation, les produits nationaux et de jouir de la même liberté de navigation commerciale dans les ports de la partie contractante.

Les faits généraux, contre lesquels toutes les craintes viennent se briser, confirment nos assertions.

La France accorde une protection puissante à sa navigation nationale : cependant les navires français font à peine les $^{40}/_{100^{mes}}$ des transports auxquels donnent lieu les échanges de la France avec les autres nations. Mais aussi la France fait, au moyen de son système protecteur, des progrès considérables en navigation marchande. Un document publié en France, en 1839, par l'administration des douanes, présente une augmentation de 50 p. °/₀ en faveur du pavillon national, comparativement à l'année moyenne de 1827 à 1836.

L'Angleterre conclut, en 1815, un traité de réciprocité avec les États-Unis, restreint à l'importation des produits nationaux dans les ports des deux pays. La navigation des États-Unis a pris immédiatement dans les ports anglais une extension considérable. Le résultat était immanquable ; car les navires des Etats-Unis pouvaient importer dans les ports d'Angleterre leurs produits aux mêmes conditions que les navires anglais, et exporter des ports d'Angleterre non-seulement les produits de ce pays, mais encore toutes les marchandises entreposées en destination de l'Amérique du Nord, ou de toute autre contrée. La navigation anglaise produisit les mêmes résultats dans les ports des États-Unis. Les mêmes effets maritimes ont été produits par le traité de réciprocité, fondé sur les mêmes bases, conclu entre la France et les États-Unis. Il résulte du tableau stastistique, inséré au § IX, p. 54, que les navires américains ont été attirés, par cette réciprocité commerciale et navale, dans les ports anglais et français dans une proportion beaucoup plus considérable que les navires

anglais et français dans les ports des États-Unis. Ce document officiel prouve que le tonnage américain, auquel le mouvement commercial entre l'Angleterre et la France, d'un côté, et les États-Unis de l'autre, a donné lieu, du 1er octobre 1839 au 30 septembre 1840, a excédé le tonnage anglais de 446.070 tonneaux et le tonnage français de 215,734 tonneaux. Tout le monde commercial a remarqué la prodigieuse extension que la marine des États-Unis a prise, par suite de cette réciprocité maritime, dans les ports de France, et combien cette marine a contribué tant aux exportations de la France qu'à l'établissement d'un transit considérable dans le port du Havre.

En 1824, 5280 navires étrangers étaient entrés dans les ports anglais; ils mesuraient 694,880 tonneaux. Pendant cette année, l'Angleterre avait conclu quelques traités de réciprocité maritime. L'année suivante, lorsque ces traités étaient en pleine exécution, 6561 navires étrangers, d'une capacité de 892,601 tonneaux, sont entrés dans ses ports. Quoique nous n'attribuions pas exclusivement cet accroissement du tonnage étranger dans les ports d'Angleterre à ses traités de réciprocité, cependant il est remarquable qu'en une année le nombre de navires étrangers, fréquentant les ports anglais, s'est accru de 1281 navires et leur capacité de 197,721 tonneaux.

La Prusse appartenait aux États qui, en 1824, avaient traité de réciprocité maritime avec l'Angleterre. Pendant cette année, le nombre des navires prussiens, entrés dans les ports anglais, était de 682. En 1825, il s'élevait à 887. En 1824, le nombre des navires anglais, trafiquant avec les ports prussiens, était de 470; en 1825, il atteignit déjà le chiffre de 942.

En 1826, la France conclut un traité de réciprocité maritime avec l'Angleterre, fondé sur la base de leurs traités avec les États-Unis. La navigation de l'une nation dans les ports de l'autre reçut un accroissement immédiat.

Partout le commerce direct et réciproque d'échanges d'articles dissimilaires, produits par l'une nation et consommés par l'autre, et la faculté d'exporter des ports de la partie contractante des marchandises de toute nature et toute provenance, ont attiré dans les ports d'un pays la navigation de l'autre. Ce résultat était immanquable. Les intérêts dominent tous les mouvements commerciaux. Or, il est de l'intérêt d'une nation d'importer ses produits dans les ports d'une autre, dans lesquels elle est admise aux mêmes conditions que les navires appartenant à ces ports, et sans être assujettie à d'autres droits que ceux de la douane, payés aussi par les derniers navires.

Les raisonnements purement théoriques et les craintes imaginaires à l'égard de l'éloignement des navires étrangers ne peuvent rester debout devant des faits posés avec une régularité si constante et produits par les plus puissantes de toutes les causes : les besoins et les intérêts.

Les faits que nous venons d'exposer prouvent que le système des droits différentiels de navigation, appliqué aux importations indirectes et combiné avec le commerce direct d'échanges, établi par réciprocité conventionnelle, bien loin d'exclure la navigation étrangère, l'attire au contraire, celle surtout qui nourrit le commerce direct entre deux pays, la seule qui, avec celle qui importe des marchandises à transiter ou à réexporter, soit utile à leur commerce et à leur industrie.

En France, aux États-Unis, en Prusse, les droits différentiels sont portés à une rigueur extraordinaire contre la navigation étrangère. Cependant les na-

vires étrangers ne cessent d'affluer dans les ports de ces nations. Le même résultat est produit en Angleterre, quoiqu'elle ne se contente pas d'entraver les importations indirectes par des droits différentiels; elle les frappe de prohibition.

Déjà nous avons fait remarquer que la très-grande majorité de la chambre de commerce d'Anvers adopte la majoration des droits différentiels contre les importations indirectes, faites par l'intermédiaire des entrepôts d'Europe. La minorité de cette chambre, qui s'est opposée à cette majoration, tout en convenant de la vérité des faits que nous venons d'exposer, persiste dans la crainte de voir éloigner de nos ports la marine étrangère. Une voix de cette minorité, composée de trois membres, a confirmé ces faits devant la commission d'enquête en ces termes :

« En France, le système des droits différentiels est appliqué dans la plus » grande extension. On vous a fait voir, Messieurs, que, malgré cela, la navi- » gation étrangère a augmenté en France dans une proportion bien plus grande » que la navigation française. Ce qui s'est passé, sous ce rapport, en France, » a eu lieu également en Angleterre et aux États-Unis. Dans une période de » quatorze années, la navigation étrangère dans les ports de l'Angleterre a » augmenté de 70 %, malgré les restrictions dont elle est frappée; tandis que » la navigation anglaise, qui jouit de la plus grande protection, n'a augmenté » que de 30 p. % dans la même période. De 1832 à 1835, la navigation an- » glaise a augmenté de 18 p. %, tandis que la marine étrangère a augmenté » de 30 p. %. Il est donc évident que les droits différentiels ne sont pas un » moyen de développer la marine nationale (*). »

» Mais on peut dire que, si ces droits n'avaient point existé en Angle- » terre, la navigation étrangère eût encore acquis un accroissement plus » considérable, ce qui eût été un grand avantage pour la consommation et pour » l'industrie (**).

» Aux États-Unis les choses se sont encore passées de même. En 1815, la

---

(*) L'auteur de ces paroles a été, comme on voit, préoccupé de l'opinion erronée que la majoration des droits différentiels a été invoquée dans le seul but d'augmenter la marine nationale. Cette majoration a été particulièrement proposée contre les importations indirectes des provenances étrangères, dans le but principal d'échanger ces provenances contre nos propres produits, d'exécuter ces échanges commerciaux par notre propre navigation et par la navigation directe des pays de production, et d'établir ainsi des relations directes avec les pays de provenance. L'accroissement de nos débouchés dans les pays lointains a été le but particulier de la majoration des droits différentiels contre les importations indirectes, et l'établissement des relations directes d'échanges commerciaux, tant par notre propre marine marchande que par celle des pays de provenance, n'en a été que le moyen.

(**) Sans doute, si ces droits n'avaient point existé en Angleterre, la navigation étrangère aurait acquis dans ses ports un accroissement plus considérable. Cette observation prouve que son auteur a peu étudié l'esprit, le but et les immenses succès de la législation commerciale et maritime de l'Angleterre. Nous ne pensons pas que jamais il soit entré dans la pensée d'aucun homme d'État en Angleterre, ni d'aucun membre du Parlement, de proposer la suppression des droits, ou plutôt de la prohibition (car c'est le terme propre) d'importer en Angleterre des marchandises par des navires qui n'appartiennent pas aux lieux de provenance. L'Angleterre connaît trop, pour son industrie, l'immense importance de son système de relations directes. C'est à ce système qu'elle doit, en grande partie, les prodigieux succès de son commerce extérieur. Jamais elle ne s'en départira.

» navigation nationale des États-Unis était de 700,000 tonneaux, elle est » aujourd'hui de 1,500,000 tonneaux. La navigation étrangère était de » 200,000 tonneaux, elle est de 600,000 aujourd'hui; c'est-à-dire que la navi- » gation nationale s'est accrue de 100 p. %, tandis que la navigation étrangère » s'est accrue de 300 p. % (*). »

Il est étonnant qu'après un aveu aussi positif et aussi significatif à la fois, la minorité de la chambre de commerce d'Anvers ait continué de craindre que le système commercial, qui a été proposé par les annexes *B* et *C* et qui est exactement celui qui est suivi par les nations citées par cette minorité, n'exclût chez nous la navigation étrangère! La plus forte raison que les adversaires de la majoration des droits différentiels ait jamais alléguée, était l'exclusion des navires étrangers. Ils renversent eux-mêmes leur objection par les faits les plus positifs et les plus constants. Le système proposé n'a donc pu avoir des adversaires plus utiles à la cause que défend la majorité des opinions du pays, soumises à l'enquête commerciale.

Un autre intérêt puissant attire les navires étrangers dans les ports des nations, quoique leur législation établisse le système de commerce direct et protége, en conséquence, par d'énormes droits différentiels, leur propre navigation commerciale contre les importations indirectes faites par la marine étrangère. Cet intérêt, c'est le transit. Considéré comme commerce secondaire, toutes les nations européennes en ont compris l'importance. Il amène dans leurs ports les navires étrangers et il développe le commerce avec les pays auxquels ces navires appartiennent, et avec d'autres pays vers lesquels ils retournent. Ces navires augmentent les moyens d'exportation et font aussi, quant aux frets d'exportation, une concurrence utile à la marine marchande nationale. C'est la raison pour laquelle partout le transit est dégagé de toute entrave et jouit d'une grande liberté d'action. Les droits différentiels n'affectent pas les marchandises de transit, quelles que soient leur nature et leur provenance et quel que soit le navire qui les importe.

L'Angleterre établit, en 1815, le système d'entrepôt et de transit dans le but d'attirer la navigation étrangère et d'alimenter sa propre navigation qui, concurremment avec les navires arrivant dans ses ports par réciprocité conventionnelle, réexporte les marchandises entreposées dans les contrées où cette réexportion lui est permise. Cependant l'Angleterre a maintenu rigoureusement son système de relations directes. Quoique le port du Havre lui ait enlevé dans ces derniers temps une partie de son transit vers les États-Unis, elle a cependant conservé une partie du transit général. Les navires étrangers continuent d'importer dans ses ports des marchandises destinées à la réexportation. D'un autre côté, les entrepôts anglais fournissent aux nations européennes des produits transatlantiques.

La France, tout en maintenant ses droits différentiels dans toute leur rigueur, a établi un système libéral de transit. L'importance de ce commerce dans le port du Havre est bien connue. En 1832, son transit se bornait à 141,426 quintaux; déjà en 1836 il s'élevait à 340,244 quintaux. Elle a donc obtenu, dans l'espace de quatre ans, malgré ses énormes droits différentiels, dirigés contre la marine

(*) Documents de l'Enquête, p. 422.

étrangère et surtout contre les importations indirectes destinées à la consommation intérieure, un accroissement de 141 p. % (*).

Son commerce de transit s'élève aujourd'hui à l'énorme valeur de 621 millions (**).

Les ports de la Hollande et de la Prusse, favorablement situés pour le commerce de transit, présentent les mêmes résultats, quoique la législation de ces deux pays accorde aussi de grandes faveurs à la marine nationale (***).

Il est donc de nouveau prouvé par les faits commerciaux, posés partout avec une uniformité qui défie toute opposition, que les hautes protections accordées à la marine marchande d'un pays dans l'intérêt des exportations combinées avec les importations, n'excluent pas la navigation étrangère. Il est même impossible que les faveurs accordées à la marine nationale produisent cet effet; car les marchandises de transit, quelle que soit leur provenance et quel que soit le pavillon sous lequel elles sont importées, sont en dehors du régime des droits différentiels. Elles sont aussi affranchies de tout droit de douane. Il n'y a donc aucun obstacle qui s'oppose à la navigation étrangère qui importe des marchandises en transit ou pour la réexportation.

Nous attirerions, dit-on, dans nos ports, plus de navires étrangers, si leurs importations en transit pouvaient aussi se replier, presqu'aux mêmes conditions que celles des navires nationaux, sur la consommation intérieure. Dans ce cas, vous sacrifieriez les immenses avantages d'exportation et d'importation, attachés au système des relations directes, et vous retomberiez dans tous les obstacles qui, jusqu'à présent, se sont opposés à l'extension de vos débouchés lointains. Alors la navigation commerciale de l'étranger continuerait d'échanger ses produits, les similaires des nôtres, sur les marchés transatlantiques, et viendrait déverser ses retours dans nos ports. Alors nos propres échanges commerciaux resteraient impraticables.

(*) Documents de l'Enquête, pag. 140.

(**) *Statistique officielle du mouvement commercial de la France pendant l'année* 1840.

(***) La Prusse commande, en grande partie, la navigation de la Vistule, du Niemen, de l'Oder, de l'Elbe, du Weser et du Rhin. Elle peut distribuer, par ces communications fluviales, les produits, importés par mer, sur toute l'Allemagne et sur une grande partie de l'Europe centrale et orientale. Même avant son traité de réciprocité maritime, conclu en 1824 avec l'Angleterre, ce dernier pays avait un grand commerce d'importation dans les États prussiens. Il importa, en 1823, dans ces États, pour la consommation intérieure et en transit, une valeur portée par la douane prussienne à 175 millions [1].

[1] *Speech of the Right Hon. W. Huskisson in the House of Commons, monday, the 7th of may*, 1827, *on general Gascogne's motion*. Les exportations anglaises en transit par la Prusse, par les autres États de l'Allemagne et par la Hollande ont continué, quoique, sous le rapport des draps et des cotons, elles soient de beaucoup diminuées pour la consommation intérieure de ces États. Le tableau suivant constate, en monnaie anglaise, la valeur de ces exportations en Prusse, en Allemagne et en Hollande, de 1833 à 1838, dont la majeure partie est transitée dans les provinces russes, dans toute l'Europe orientale, jusque dans les contrées qui avoisinent la Mer-Noire.

	PRUSSE.	ALLEMAGNE.	HOLLANDE.
1833	144,179	4,555,548	2,181,895.
1834	136,425	4,547,166	2,470,267.
1835	188,275	4,602,966	2,648,402.
1836	160,722	4,463,729	2,509,622.
1837	151,556	4,898,016	5,040,029.
1838	155,225	4,988,900	3,549,429 (*a*.

a) *Report of the Select Committee of the House of Commons, with the principal evidece.* 1840.

Toutes les questions d'économie politique présentent des avantages d'un côté et des désavantages de l'autre. Leur solution doit pencher du côté des plus grands avantages. Or, la somme des avantages qui résultent du commerce direct pour l'exportation de nos produits est de beaucoup supérieure aux avantages qui se rattachent à un plus grand nombre d'arrivages étrangers, si tant est qu'en faisant dominer le commerce de transit sur le commerce direct, ces arrivages seraient plus nombreux, ce que d'ailleurs nous contesterons plus bas. La France et l'Angleterre n'hésitent pas entre les deux choix. Ces deux nations, loin de confondre le transit avec le commerce direct, le subordonnent entièrement à ce dernier commerce. Elles n'admettent pas à la consommation intérieure les marchandises importées indirectement, aux mêmes conditions auxquelles elles sont admises, lorsqu'elles sont importées, soit par pavillon national, soit directement par réciprocité conventionnelle. La France entrave ces importations par des droits différentiels très-élevés; l'Angleterre les prohibe. Ces nations ont la conviction, acquise par des expériences générales, que leur commerce d'exportation et, par conséquent, leur industrie et le travail national souffriraient cruellement du fait de ces importations indirectes, destinées à la consommation intérieure.

Quelle serait, d'ailleurs, dans cette hypothèse, l'utilité d'un nombre de navires qui excède les besoins du transit? Ce commerce ne sera pas amené dans nos ports par la faculté de jeter ses marchandises dans la consommation intérieure. S'il s'établit dans nos ports, il devra son existence à d'autres causes. Si ces causes amènent le transit dans nos ports, il est indubitable que, dans ce cas, les navires étrangers arriveront en nombre qui jamais ne sera inférieur à son importance et à ses besoins. Toujours la production répond à la demande. Déjà nous avons prouvé ces assertions par les faits de transit établis au Havre, à Liverpool et ailleurs. Ce serait donc nuire gratuitement à nos exportations.

Est-il, en outre, bien certain que, si les marchandises, importées indirectement en transit, étaient aussi admises à la consommation intérieure avec autant de facilité qu'elles le sont aujourd'hui, les arrivages étrangers seraient beaucoup plus nombreux? Nous ne le pensons pas. Il est démontré par tous les faits commerciaux que toujours les arrivages sont proportionnés aux besoins. Si lorsque nos communications avec les frontières prussiennes seront établies, il entre dans les intérêts de l'Allemagne de demander au port d'Anvers des marchandises exotiques, plutôt qu'aux ports de la Hollande, de la Prusse et des villes anséatiques, sans aucun doute le commerce étranger maritime les importera dans ce port. Ces importations seront provoquées par le double intérêt des importateurs étrangers et des consommateurs allemands.

Le transit de la Belgique ne sera et ne peut être déterminé par la faculté de faire participer les marchandises étrangères importées en transit à la consommation du pays. Son succès dépendra entièrement de la lutte qui s'établira entre le transit belge, hollandais, prussien et anséatique. Si cette lutte se décide en faveur du transit belge, c'est-à-dire, si le port d'Anvers peut fournir à l'Allemagne les marchandises coloniales à des prix inférieurs à ceux des ports hollandais et allemands, et si l'Allemagne trouve dans le port d'Anvers de plus grandes facilités et des occasions plus fréquentes pour transporter ses marchandises dans toutes les contrées du globe, que dans les ports de la Hollande, de la Prusse et des villes anséatiques, le transit belge puisera exclusivement sa vie dans la réunion

de ces causes. Toutes les autres, que l'on pourrait alléguer, exerceront une influence presqu'insignifiante sur la prospérité du transit du pays.

Dans la supposition gratuite que notre transit fût légèrement diminué par les faveurs accordées aux importations directes des lieux de provenance par navires nationaux, cette légère diminution serait compensée au centuple par une plus grande exportation de nos produits industriels, provoquée par les échanges de nos produits contre les produits lointains que nous-mêmes nous aurons opérés.

Telle est aussi la politique de la France et de l'Angleterre. Si elles trouvaient plus d'avantages pour leurs intérêts à attirer un plus grand nombre d'arrivages étrangers, elles admettraient à la consommation intérieure les importations indirectes; elles accorderaient aux marchandises, ainsi importées en transit, la faculté de se replier sur leurs marchés intérieurs. La prospérité de leur commerce de transit augmenterait même en raison de leur consommation, qui surpasse de beaucoup celle de la Belgique. Mais jamais ces deux nations ne commettront la faute énorme d'ériger en première ligne le commerce de transit. Chez toutes les nations industrielles, il a été et il sera toujours subordonné au système de commerce direct. Telle est aussi la politique de la Hollande, qui, par des droits différentiels considérables, continue de protéger les importations de ses colonies dans ses ports. Or, la Hollande aspire aussi à un grand commerce de transit.

Puisque nous sommes loin d'être certains que notre transit vers l'Allemagne triomphera de celui de la Hollande, de la Prusse et des villes anséatiques, serait-il d'une politique sage de préférer l'incertain au certain? Il est prouvé par tous les mouvements commerciaux, et il est généralement admis que la *certitude de faire des retours avantageux encourage le plus efficacement les exportateurs;* or, cette certitude, bien loin de rester debout, ou même de se réduire en doute, est complétement détruite, si vous admettez sans obstacle à la consommation intérieure les importations indirectes faites par navires étrangers.

Au surplus, on ne découvre nulle part le besoin d'accorder cette faculté aux importations étrangères pour établir le transit belge. La France, l'Angleterre, la Hollande, ne protégent pas leur commerce de transit au point de sacrifier leur propre commerce direct. Elles donnent à leur navigation commerciale de grandes faveurs; cependant leur transit est considérable, et, par conséquent, les navires étrangers ne sont pas exclus de leurs ports. Lorsque la réciprocité maritime est établie, ces navires sont attirés par le triple intérêt, d'abord d'importer directement, sans surcharge de droits, les produits des pays auxquels ils appartiennent; ensuite, d'importer librement des marchandises à transiter, et enfin d'exporter des marchandises de toute nature et de toutes provenances. Dans ce système, tous les intérêts sont combinés. Les relations directes et les échanges commerciaux sont créés; une entière liberté est imprimée aux mouvements du transit; ce commerce fournit aux navires nationaux et étrangers des compléments de cargaisons de sortie; enfin la navigation étrangère vient faire, quant au fret, une utile concurrence à la navigation nationale, et celle-ci, efficacement protégée, s'oppose aux exigences démesurées et nuisibles de la navigation étrangère. Il est important que le pays ne subisse pas le monopole de cette dernière navigation, et que la nôtre puisse s'offrir, à côté de la navigation étrangère, aux transports maritimes de nos marchandises d'exportation. Si nos

navires ne faisaient pas concurrence aux navires étrangers, l'élévation du fret de ces derniers serait d'autant plus à craindre qu'après leur déchargement, ils ne séjournent pas longtemps dans nos ports. Leur intérêt est dans une succession rapide de voyages. Ils ne donnent pas assez de temps pour préparer les expéditions lointaines dont le succès demande de grands soins (*). Ils vont chercher des chargements dans les ports voisins. Les grands entrepôts européens sont trop rapprochés des ports de la Belgique pour espérer de conserver longtemps les navires étrangers. Les ports de Londres, de Liverpool, du Havre, de Rotterdam, d'Amsterdam et de Hambourg leur offrent de grandes facilités pour obtenir des chargements. Déjà il est prouvé par 12 années d'expériences, que la plupart des navires étrangers, venant de parages lointains, quittent nos ports sur lest.

Si le transit prend la voie de la Belgique, il n'est nullement à craindre qu'il nous manque de navires étrangers qui concourront avec les navires nationaux pour l'exportation de nos produits.

La protection efficace que les nations étrangères ont accordée à leur marine marchande dans le but de la développer et d'exporter plus largement leurs produits, n'ont jamais reculé devant la crainte de voir augmenter les frets. Elles recueillent aujourd'hui au centuple les fruits précieux de leur système protecteur. Le développement de leur marine a produit même des effets contraires à cette crainte. Leur marine oppose, quant aux frets, une concurrence utile à la marine étrangère. Ensuite les navires nationaux établissent entre eux, sous le même rapport, une lutte avantageuse aux intérêts commerciaux du pays. Partout les faits le prouvent. Chez nous cette lutte avantageuse est prouvée par la navigation sur le sel. Quoique l'importation de ce minéral par navigation nationale soit protégée au point d'exclure la navigation étrangère, cependant nos navires se font entre eux une concurrence efficace. Il est bien constaté que le sel ne pourrait être importé dans nos ports par les navires étrangers à un fret plus bas (**).

Les faits maritimes que nous venons d'exposer nous autorisent à conclure que la protection efficace, qu'une nation accorde à sa marine marchande, n'exclut pas les navires étrangers. Elle les attire, si elle les reçoit sur le pied des navires des nations les plus favorisées, si, par réciprocité conventionnelle, elle assimile, pour l'importation des produits mutuels, ses navires à ceux des nations dont le tarif de douanes n'exclut pas ses produits, et si, en même temps, elle établit un système libéral de transit et de réexportation.

C'est à ces navires amenés par ces causes dans les ports maritimes que les nations étrangères limitent la concurrence de la navigation étrangère. Cette concurrence est seule utile. Aussi elle suffit largement à tous les besoins commerciaux. Toute autre est nuisible à un pays qui n'est pas exclusivement commercial et qui fabrique largement pour l'exportation. Les arrivages indirects de navires étrangers augmentent, il est vrai, leur nombre ; mais cette augmentation ne peut avoir lieu qu'en sacrifiant à l'étranger la plus grande partie du commerce d'échanges et des exportations. C'est pour se réserver à elles-mêmes les débouchés, que

(*) Documents de l'Enquête, pp. 405, 414, 415.
(**) Ibidem, pp. 186, 218, 219, 268, 269, 301, 440.

le commerce direct ouvre à leur industrie, que ces nations prohibent les importations indirectes par navires étrangers, ou les entravent par d'énormes droits différentiels. Cependant elles croient que *la concurrence de la navigation étrangère est nécessaire;* mais elles la bornent à celle qui est attirée par les intérêts des relations directes et réciproques et du transit. Cette nécessité de la concurrence des navires étrangers limitée à ces causes, a été aussi admise par l'enquête.

§ XI.

4e *Objection.* Renchérissement des matières premières

« Si les marchandises importées indirectement par navires étrangers, ne pouvaient être déclarées en consommation intérieure, sans être chargées de droits différentiels supérieurs à ceux actuellement existant, ou si les marchandises importées par navires étrangers qui n'appartiennent pas aux pays de production, étaient chargées de ces mêmes droits majorés, la conséquence de cette majoration serait de faire augmenter le prix des matières premières et de rendre les conditions de notre industrie plus onéreuses qu'elles le sont maintenant. Ce serait augmenter le prix de revient de nos articles fabriqués et élever un obstacle à leur exportation, attendu que la lutte sur les marchés lointains contre les articles similaires des autres pays en deviendrait plus difficile. »

Cette objection tombe tout entière par la seule considération que le système commercial que nous proposons n'a ni pour but, ni pour effet, d'élever les droits actuellement existant sur les matières premières importées par navires étrangers; il a, au contraire, pour but de diminuer ces droits, en majorant la réduction de 10 p. % dont jouit aujourd'hui la marine nationale, important ces matières.

La simple position de la question détruit non-seulement l'objection, mais elle prouve que nos adversaires, en prenant une majoration pour une autre, ont constamment raisonné contre leurs propres assertions. Les conséquences claires et positives qui découlent de la proposition d'augmenter la réduction que la législation actuelle accorde à la marine commerciale du pays, sont :

1° Les matières premières, importées par navires étrangers, non assimilés par réciprocité conventionnelle au pavillon national, payeront exactement les mêmes droits dont elles sont frappées sous la législation actuelle;

2° Les matières premières, importées par navires nationaux des pays de provenance, payent aujourd'hui 10 p. % moins que celles importées par navires étrangers. Si, en faveur de notre marine commerciale destinée à opérer nos échanges commerciaux dans les pays lointains par des relations directes, cette réduction de 10 p. % était portée à 40 ou à 50 p. %, il est évident que toutes les matières premières, importées par notre propre marine, pourraient être livrées à la fabrication à un prix réduit dans cette même proportion;

3° Les matières premières, importées par navires étrangers, assimilés à notre pavillon par réciprocité, basée sur l'importation mutuelle des produits des deux parties contractantes, jouiront de la même réduction accordée à la marine du pays.

Ainsi les cotons, les potasses, les huiles de baleine et quelques qualités de

tabacs qui pourront être considérées comme matières premières, importés par navires des États-Unis comme productions de leur sol, ne payeront pas de droits supérieurs à ceux actuellement existant Si un traité de réciprocité, basé sur l'importation assimilée des produits nationaux, intervient entre la Belgique et les États-Unis, ce qui, dans l'intérêt du pays est désirable, les navires des États-Unis importeront dans nos ports ces matières premières avec la même faveur de 40 à 50 p. % de réduction. Le même système opèrera les mêmes effets sur toutes les autres matières premières importées des pays lointains soit par navires nationaux, soit par navires étrangers.

Ces conséquences, qui résultent directement de la majoration, non des droits de douane actuellement en vigueur, mais des droits différentiels en faveur de la marine nationale, anéantissent les scrupules que quelques chambres de commerce, telles que celles de Namur et de Verviers, avaient manifestés, et auxquels la première de ces chambres avait, en quelque sorte, subordonné son vote favorable au système des relations directes et d'une protection plus forte de la marine nationale, proposé par les annexes *B* et *C*.

Il serait complétement oiseux d'objecter ici que notre marine marchande est, pour le moment, insuffisante pour importer tous nos besoins en matières premières exotiques. Les lacunes qui seront laissées par la navigation nationale seront indubitablement remplies par la navigation étrangère, surtout par celle des États-Unis. S'il est vrai que la demande ne répond pas toujours à un excès de production, il est un fait, constaté régulièrement dans tous les ports de commerce, que la production répond toujours à la demande et que même souvent elle l'excède. Avec une législation sur l'importation des matières premières, semblable à celle que nous venons de proposer, le prix de ces matières ne sera dans un aucun cas augmenté, et, dans plusieurs autres, il sera diminué. Sous la législation actuelle, les matières premières sont chargées de plus de droits à l'importation qu'elles ne le seraient, si cette législation était modifiée dans le sens dans lequel nous proposons cette modification.

Sous le système en vigueur, toutes les matières premières importées par navires étrangers payent intégralement les droits de douane imposés sur ces produits. Eu égard à la faculté d'importer des entrepôts d'Europe et d'autres ports éloignés par navires qui n'appartiennent pas au pays de provenance, les matières premières sont importées, en majeure partie, par navires étrangers. C'est dans cette même proportion que la totalité des droits de douane pèse, sous la législation actuelle, sur les matières premières importées par navires étrangers dans le pays.

Si la navigation du pays était efficacement protégée dans ses retours des pays lointains, elle ne tarderait pas de recevoir une plus grande extension et importerait des pays de production une forte partie de matières premières sur laquelle la réduction des droits de douane de 40 à 50 p %, au lieu de 10 p. %, serait opérée.

En établissant avec quelques pays de production le commerce direct par réciprocité, fondée sur l'importation des produits mutuels, les matières premières produites par ces pays, nous arriveraient par les navires de ces pays et par les nôtres avec la même réduction de 40 à 50 %.

Le Brésil n'ayant pas de navigation lointaine, ses cotons, ainsi que les cotons d'Égypte, seraient importés par nos navires après avoir exporté nos pro-

duits dans ces parages, et fourniraient à nos navires des cargaisons de retour.

Une grande partie de matières premières nous arrive des entrepôts d'Europe. Non-seulement nos propres éléments d'échanges contre ces matières se trouvent restreints par ces relations avec ces entrepôts; non-seulement nous séparons, sous ce rapport, le consommateur lointain du producteur du pays; mais, importées par navires étrangers des entrepôts d'Europe, ces matières premières payent la surtaxe de 10 p. %, et, en outre, elles sont chargées de doubles frais de commission, de déchargement, de rechargement, d'entrepôt, de transport et d'assurance. En utilisant notre marine marchande par l'établissement des relations directes, l'agriculture et les industries du pays recevraient, en grande partie, leurs matières premières déchargées de cette accumulation de frais accessoires.

Ils ont donc raisonné sur un fond erroné ceux qui ont craint que l'établissement des relations directes, combiné avec une protection efficace de notre marine marchande, pesât défavorablement sur l'importation des matières premières.

Nous pourrions nous contenter de ces observations en réponse à l'objection développée au commencement de ce paragraphe; mais là ne se bornent pas les résultats favorables du système commercial proposé par la majorité de l'enquête. Le plus grand avantage que l'industrie du pays recueillerait d'une protection plus efficace de la marine nationale et de l'établissement de relations directes de commerce, résulterait de l'élargissement du cercle de nos échanges commerciaux dans les contrées lointaines. On ne conteste plus cette importante vérité que les navires nationaux soient mieux en position d'exporter les produits indigènes que la navigation étrangère, et favorisent plus que tous autres cette exportation. Or plus nos opérations maritimes auront des éléments de retour, consistant en matières premières que nos navires importeront avec moins de droits que les navires étrangers, plus il sera facile au commerce national de faire des exportations de produits qui ne surpassent ni en prix, ni en qualités, les produits similaires des autres pays, mais qui leur ressemblent sous ces deux rapports.

Il y a cinquante ans, la fabrication de coton en France ne représentait qu'une valeur de 12 millions. Aujourd'hui, par l'effet de la protection qu'elle a obtenue, cette industrie y est évaluée à 7 ou 800 millions. La France reçoit annuellement de l'Amérique du Nord 112 millions de kilos de cotons bruts. Cette matière première seule a fourni à la France d'immenses éléments d'échanges commerciaux entre elle et les États-Unis, avec lesquels elle a un traité de réciprocité maritime, fondé sur l'importation assimilée des produits de l'un pays dans les ports de l'autre. Que la France sacrifie ce commerce direct avec les États-Unis, qu'elle renonce à ses droits différentiels qui entravent les importations indirectes, et ouvre ses ports à la libre importation des cotons et d'autres matières premières, telles que tabacs, potasses, elle perdra à ce jeu une grande partie de ses exportations qu'au moyen de ses retours, consistant dans ces produits bruts, elle opère dans les Etats-Unis, soit par navires de ce pays, soit par navires français. Il est extrêmement important de ne jamais perdre de vue que le commerce lointain n'est, en grande partie, possible qu'au moyen d'échanges; que les exportations régulières et suivies sont impraticables, si elles ne peuvent être combinées avec les retours, et que, pour arriver avec avantage sur les marchés

lointains, le fret de sortie doit être dégrevé par le fret de retour. Nous avons déjà constaté l'opinion de la *Revue d'Edimbourg* qui assure que les exportations de l'Angleterre au Brésil auraient été doublées, si sa navigation commerciale avait pu prendre, pour la consommation, des sucres et des cafés en retour. L'histoire commerciale des nations abonde en faits qui prouvent les immenses avantages que la combinaison des sorties et des retours offre à l'exportation des produits nationaux. La proportion des importations, faites de pays lointains par navires nationaux, fixe partout celle des exportations.

Les moyens d'échanges augmentent par la faculté que possèdent les navires nationaux d'importer les matières premières pour la réexportation et pour le transit, aussi bien que pour la consommation intérieure. Ils concourront avec les navires des pays de production, avec lesquels nous aurons un traité de réciprocité maritime, basé sur l'importation mutuelle des produits nationaux, à établir dans nos ports un marché de matières premières, où nos fabricants pourront faire leurs choix en qualités qui leur conviennent. L'avantage de ce choix est important pour nos industriels. Ne devant plus recourir aux entrepôts voisins pour s'approvisionner en matières premières, ils seront en même temps affranchis des doubles frais énumérés ci-dessus, que la nécessité de ce recours entraînait. Tous ces avantages réunis sont considérables; ils ont été estimés à un bénéfice d'au moins 10 à 12 p. %. Les fabricants de coton de Gand ont compris que plus le pays importera par sa propre marine marchande, plus aussi il exportera. Réunissant à cet immense avantage ceux qui se rattachent à l'établissement d'un marché de cotons importés par la navigation nationale et par la navigation de réciprocité, établie avec les pays de production, ils ont admis à l'unanimité l'augmentation des droits différentiels sur les importations indirectes des cotons. Ils étaient cependant plus intéressés que tous les négociants et les autres industriels aux importations libres de cotons. Ils n'ont pas cru que cette liberté de la navigation et du commerce étrangers était plus avantageuse à leurs intérêts ou à ceux du pays tout entier. Les fabricants de coton de Gand ont la conviction que les cotons des États-Unis leur seront amenés, en quantités suffisantes et sans surtaxe de droits, par les navires de ce pays et par les navires nationaux. La réciprocité maritime qui sera établie entre la Belgique et les États-Unis amènera indubitablement un résultat plus avantageux.

Si nous pouvons réaliser les conditions qui attireront le transit par la Belgique plutôt que par la Hollande et les ports allemands, nous croyons que celui de plusieurs matières premières s'établira dans nos ports plutôt que dans ceux des pays voisins. Nation industrielle, nous consommons beaucoup plus de matières premières que les Hollandais. Mais ce n'est pas une raison d'accorder indistinctement, comme sous la législation actuelle, la presqu'assimilation maritime à tous les navires étrangers qui nous importeraient des matières premières.

Le pays tout entier a compris que c'est à l'accroissement de nos exportations que tout, dans notre législation maritime, doit être subordonné, que dans cet intérêt le transit doit être borné à la position secondaire qu'il tient dans tous les pays à la fois industriels et maritimes, et que le pays a fait assez en faveur d'un marché de transit et du passage des marchandises étrangères, en accordant au transit une entière liberté de mouvement et en lui consacrant les énormes dépenses que déjà nous avons faites en sa faveur. Ce serait mépriser tous les principes d'économie politique et tous les enseignements de l'histoire commerciale,

si l'on sacrifiait encore au transit le commerce direct d'échanges du pays, le seul espoir de son industrie d'exportation.

Le commerce et l'industrie de nos voisins nous voteraient des remercîments, si, après avoir échangé sur les marchés lointains leurs produits, nous continuions de leur accorder la faculté de venir verser leurs retours dans la consommation intérieure, presqu'aux mêmes conditions que le commerce maritime du pays. Sous peine de restreindre de plus en plus son commerce extérieur et de se voir exploité radicalement par le commerce étranger, le pays doit réserver à son propre commerce maritime ses éléments d'échanges contre ses produits industriels. La France et l'Angleterre font aussi de grands efforts pour s'attirer un transit considérable; mais jamais il n'est entré dans leur pensée d'immoler à cet intérêt leur commerce direct d'échanges, même considéré sous le rapport des matières premières. Elles accordent une entière liberté au transit de ces matières, comme à celui de tous les autres produits; mais importées indirectement ou sans réciprocité d'importation de produits nationaux, elles ne leur permettent pas de se jeter, aux mêmes conditions dont jouit leur propre pavillon, dans la consommation intérieure.

Nous entrerons en réciprocité avec les États-Unis. Aucun intérêt du pays ne s'oppose à la conclusion de traités de réciprocité maritime avec les autres pays lointains. Ceux surtout qui sont privés de navigation de long cours. Ils appellent chez eux la navigation de tous les pays dans l'intérêt de leurs exportations.

Si toutes les craintes n'étaient point apaisées, si l'importation de quelques matières premières restait en souffrance, ou ne répondait pas aux besoins ou aux intérêts des industries qui les emploient, il est des moyens de remédier à ces inconvénients, soit en établissant pour quelques années dans nos lois des exceptions favorables, soit en accordant, comme en Angleterre et en France, des *drawbaks* à l'exportation des produits fabriqués avec ces matières premières. En législation commerciale il n'y a pas de principes absolus. Chaque question doit être examinée en elle-même, plier devant les besoins et les intérêts généraux du pays, si ceux-ci l'exigent, ou jouir d'exceptions favorables, si elles ne contrarient pas la prospérité générale. Mais, nous le répétons, nous avons la conviction que l'augmentation de la faveur accordée à la marine nationale par la législation actuelle, ne peut en aucune manière blesser les intérêts qui se rattachent à l'importation des matières premières, attendu que, malgré cette augmentation, ces produits importés par navires étrangers ne seront pas assujettis à plus de droits de douane qu'à ceux dont ils sont chargés sous le système actuellement en vigueur.

§ XII.

5e *Objection*
Représailles

« En représailles de notre protection de 10 p. %, l'Angleterre a frappé les » importations de notre pays par navires belges d'un droit différentiel de 20 » p. %; peut-on douter qu'elle n'élève cette barrière contre notre pavillon dans » la même proportion que nous élèverions la nôtre contre le sien ? Où en se- » rions-nous alors pour l'exportation de nos écorces, de nos lins et des autres » produits de notre sol (*)? »

(*) Documents de l'Enquête, pag. 435.

Ces faits sont inexacts; fussent-ils vrais, ils sont mal appréciés. Ils sont posés comme prémisses qui ne mènent pas aux conséquences qui en sont déduites. Les représailles que l'Angleterre aurait prises contre notre droit différentiel de 10 p. % ont été souvent invoquées comme des objections sérieuses. Cependant le fait est controuvé. La législation anglaise a statué, comme règle générale envers toutes les nations, que des droits additionnels seront imposés sur les marchandises importées par navires de tous les pays qui, de leur côté, imposent sur des marchandises importées dans leurs ports par navires anglais des droits majeurs à ceux qui sont perçus sur les mêmes articles importés par leurs propres navires. D'après les dispositions de la loi anglaise, le surcroît de ces droits ne peut excéder $^{1}/_{5^{me}}$ des droits qui sont exigibles lorsque ces marchandises sont importées en dehors de la susdite exception.

L'Angleterre a posé ici un principe général pour toutes les nations. Il n'était pas exceptionnellement dirigé contre le royaume des Pays-Bas. Ce n'est donc pas une représaille exclusivement prise contre la Belgique; c'est une législation établie pour toutes les nations sans exception. Cette partie de la loi anglaise a été appliquée dans la proportion d'un cinquième, ou de 20 p. %, aux importations faites par navires hollandais et belges dans les ports d'Angleterre, comme elle est appliquée en pareil cas aux navires de toutes les nations. Les dispositions générales des lois n'ont jamais été considérées comme des représailles. Dans le cas contraire, il faudrait admettre que notre loi générale de 1822 prend des représailles contre tous les États qui assujettissent dans leurs ports les navires belges à des droits plus élevés ou à d'autres droits que ceux qui sont perçus sur les navires appartenant aux habitants de ces États; car cette loi soumet leurs navires à chaque entrée dans les ports belges à un droit de fr. 2 22 $^{60}/_{100}$ par tonneau, tandis que les nôtres ne payent qu'un droit de fr. 0-95 $^{40}/_{100}$ par tonneau, et une fois par an, à leur première sortie et entrée. Traduire de semblables dispositions générales en représailles, c'est en méconnaître le caractère distinctif. Elles ne sont que des mesures de protection auxquelles chaque nation étrangère se conforme ou non, selon qu'elle apprécie les intérêts de sa propre navigation commerciale. La Hollande, qui saisit toujours avec beaucoup de sagacité dans les rapports internationaux le côté le plus avantageux, ne s'est pas effrayée de l'application du *maximum* des droits anglais aux navires belges ou hollandais. Elle a maintenu, jusqu'en 1837 (*), envers l'Angleterre la protection de 10 p. %, persuadée, comme nous le prouverons plus bas, que les importations du royaume des Pays-Bas en Angleterre n'en auraient pas diminué d'un seul tonneau.

Voilà donc une première erreur.

Si nous majorions cette protection de 10 p. %, on ne peut douter, dit-on, que l'Angleterre n'élève, de son côté, contre notre pavillon, son droit additionnel, porté aujourd'hui à $^{1}/_{8^{me}}$ ou à 20 p. %, dans la même proportion dans la-

(*) Forcée par la Belgique, qui menaçait le transit hollandais, et, de plus, ayant reçu de l'Angleterre dans le traité des 24 articles des compensations diplomatiques, la Hollande a traité, en 1837, de réciprocité avec cette nation; mais les conditions de cette réciprocité ne nuisent pas au commerce principal, ni aux relations directes de la Hollande avec ses colonies. Le plus grand avantage que l'Angleterre ait obtenu, consiste dans la levée des entraves qui s'opposaient au transit de ses marchandises par le territoire hollandais.

quelle nous élèverions nos droits différentiels contre le sien. Cette assertion, quelque positive qu'elle soit, n'en est pas moins erronée. Elle a été puisée dans l'imagination ou dans les intérêts locaux des uns, et répétée par la crédulité des autres. Pour être juste et vrai, il fallait recourir au système de la législation anglaise. Cette législation est épuisée dans son application à la navigation de la Belgique. Le *maximum* du droit additionnel anglais est un cinquième, applicable aux navires des États qui perçoivent des droits plus élevés sur les navires anglais que sur les leurs; or, ce *maximum* est exigé en Angleterre sur les navires belges par le seul fait du 10me de protection que nous accordons à nos propres navires. Si ce chiffre de protection avait été inférieur ou supérieur à celui de 10 p. %, la loi anglaise n'en aurait pas moins été exécutée envers la navigation belge dans la proportion de 1/5me du droit additionnel.

Mais, dira-t-on peut-être, l'Angleterre pourrait changer son système de législation maritime. Ce serait là un autre produit de l'imagination non moins étrange que le premier. Les droits différentiels de plusieurs autres nations, et ceux de l'Angleterre même, surpassent de beaucoup notre protection de 10 p. %. L'Angleterre le savait. Elle a établi une règle générale pour tous les États, et non une règle exceptionnelle pour chacun d'eux, proportionnelle à la quotité de leurs droits de protection maritime. Depuis, elle n'a jamais songé à élever le *maximum* de 1/5me de son droit additionnel.

Si la Belgique majorait la protection de 10 p. %, s'en suivrait-il que cette mesure fût prise uniquement contre le pavillon anglais? C'est évidemment dénaturer la question. La Belgique, dans ses intérêts, établirait une législation générale. Elle serait uniforme pour toutes les nations. Afin de ne donner lieu à aucune exception injurieuse, et de ne provoquer aucune représaille, toutes les nations étrangères seraient placées devant cette législation sur le pied des nations les plus favorisées. C'est ainsi que chaque pays pose son système commercial devant les autres. C'est aussi la politique de l'Angleterre (*). Tous reconnaissent que chaque pays en a le droit. C'est le droit public de l'Europe généralement établi (**).

Si la Belgique établissait dans ses lois une exception injurieuse à l'Angleterre, nous comprendrions que, dans ce cas, celle-ci prendrait des représailles exceptionnelles contre la Belgique; mais une politique d'exception contre l'Angleterre, ou contre toute autre nation, n'a été proposée par personne.

L'Angleterre, de son côté, a établi depuis longtemps un système maritime énormément protecteur. Ce système est uniforme pour toutes les nations. Les exceptions injurieuses sont bannies aujourd'hui de la politique commerciale de tous les pays.

De quel droit l'Angleterre prendrait-elle des représailles contre la Belgique, si celle-ci élevait ses droits différentiels sur les importations par navires étrangers? Dans l'intérêt de ses échanges commerciaux dans les pays lointains, l'Angleterre ne se contente pas d'entraver ces importations par des droits différentiels; elle les frappe de prohibition absolue. Elle ne permet l'importation des produits

---

(*) Voyez le discours de M. Huskisson, prononcé le 12 mai 1826, dans la Chambre des Communes.

(**) Documents de l'Enquête, p. 94.

de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique que par ses propres navires et par ceux appartenant aux pays de provenance. C'est à ce système de commerce direct qu'elle doit, en grande partie, la prodigieuse extension de ses débouchés, et, par conséquent, la prospérité de son industrie, de son commerce et de sa navigation commerciale; et elle s'irriterait contre la Belgique seule, parce que, tout en restant considérablement au-dessous de la rigueur excessive de son code commercial, elle chercherait, dans ses intérêts, à s'en approprier quelques pages! Revenant des pays lointains, ou sortant de leurs ports, les navires belges ne peuvent importer dans les ports anglais, en consommation, un seul kilogramme de produits des trois autres parties du monde. Il leur est aussi défendu d'importer dans les mêmes ports, sinon pour la réexportation, les produits européens au nombre de 28 énumérés dans les lois anglaises, à moins que (circonstance fort rare) ces produits n'aient été une première fois débarqués dans les ports belges; et, en présence de ce monopole commercial, l'Angleterre se fâcherait contre la Belgique, si, loin de prohiber ces mêmes importations pour la consommation intérieure, elle se bornait à élever contre elles ses droits différentiels, dans le même but dans lequel l'Angleterre les prohibe; c'est-à-dire, afin que, au moyen de ses retours, la navigation commerciale de la Belgique pût se livrer à des exportations plus étendues! L'Angleterre a depuis longtemps la profonde conviction que son brevet d'invention maritime a fait son temps sur le continent (*). Elle se résigne aux progrès qui ont été faits en législation commerciale. C'est la raison pour laquelle elle cherche à compenser ses pertes sur le continent dans les pays lointains. Cependant elle épuise toutes les ruses de sa diplomatie continentale pour sauver quelques débris de son ancien monopole européen; mais il n'y a plus aujourd'hui que des théoristes, se drapant en hommes d'État, qui ne comprennent pas les déceptions de la diplomatie anglaise.

A part l'odieuse exception devant laquelle l'Angleterre reculerait indubitablement, nous examinerons la question sous un point de vue plus conforme à sa politique habituelle. Serait-il dans les intérêts de l'Angleterre d'élever ses droits de protection maritime dans la même proportion dans laquelle nous élèverions les nôtres? Ses intérêts seraient seuls lésés; les nôtres n'en subiraient aucune atteinte. Le tarif anglais prohibe, soit dans les termes, soit par la hauteur de ses droits, l'importation de tous nos produits manufacturés. L'Angleterre ne veut recevoir de nous et du continent tout entier que des matières premières qu'elle ne produit pas et dont elle éprouve un extrême besoin. Nous ne lui envoyons que des lins, des écorces et quelques autres produits agricoles. Elle a frappé l'importation de ces produits par navires belges du *maximum* de son droit additionnel. L'effet en a été qu'elle a frappé sa propre industrie et sa propre consommation. Il est vrai que les revenus de son trésor s'en sont d'autant accrus; mais les intérêts belges n'en ont souffert en aucune manière. Nous avons continué d'exporter ces produits en Angleterre, parce que la loi des besoins domine toutes les autres. Si donc, en modifiant ses lois, l'Angleterre majorait encore le *maximum* de son droit additionnel, et qu'elle l'appliquât aux importations belges, la mesure tournerait contre elle-même; elle ne ferait que grever sa propre consommation industrielle et animale, et nous continuerions de lui fournir

(*) *The exclusive* PATENT *by which we held that system is expired.* Huskisson, même discours.

nos produits agricoles, et toujours dans la proportion de ses besoins. Huskisson a fort bien démontré qu'eu égard aux besoins impérieux des matières premières du continent que l'Angleterre éprouve, les droits différentiels qui affectent l'importation de ces matières par navires étrangers, sont imposés au détriment des manufactures anglaises (*).

Sans aucun doute, et nos adversaires en conviennent, les *Anglais qui ont besoin de ces produits agricoles continueraient à nous les prendre; mais, ajoutent-ils, ce ne seraient plus les bâtiments belges qui iraient les leur porter...* Selon eux, ce seraient les navires anglais; *et nous aurions ainsi porté un coup funeste à notre cabotage qu'avec raison vous entourez de tant de sollicitude* (**).

Les rôles ont changé. Nos adversaires prennent ici sous leur protection spéciale la navigation nationale, tandis que, partout ailleurs, ils la sacrifient à la navigation étrangère. Aussi leur assertion est basée sur le fait que tous les produits agricoles que nous exportons aujourd'hui en Angleterre y sont transportés par nos navires. C'est une grave erreur. Nos lins et nos écorces en destination de Londres, Hull et d'autres ports anglais, à l'exception de celui de Liverpool, sont exportés de nos ports indistinctement, selon les occurrences, par navires belges ou anglais, et, nous le croyons, en majeure partie, par ces derniers navires. Le beurre, les œufs, la volaille, exportés du port d'Ostende, sont presqu'exclusivement chargés sur les bateaux à vapeur anglais. Les lins et les écorces en destination du port de Liverpool sont, en grande partie, transportés par navires belges, à raison du fret de retour que nos navires font en sels. Dans la supposition gratuite que l'Angleterre élevât son *maximum* contre ses propres intérêts, les transports entre la Belgique et Liverpool n'en resteraient pas moins, en majeure partie, acquis à la navigation belge. Les frets étant partagés entre les sorties et les retours, il serait toujours plus avantageux, comme il l'est maintenant, d'employer nos navires entre le port de Liverpool et les nôtres.

Plaçons-nous dans la situation la plus désavantageuse, et poussons plus loin ces improbabilités. Supposons que la navigation de la Belgique entre Liverpool, Anvers et Ostende, passât à l'industrie navale de l'Angleterre; conviendrait-il aux intérêts généraux du pays de sacrifier nos échanges commerciaux dans les pays lointains à cette dernière navigation, alors surtout que nos adversaires conviennent avec nous que nos exportations agricoles en Angleterre continueraient de s'opérer par navires anglais? Qui oserait donner à cette question une solution affirmative? La navigation n'est pas le but d'une sage politique commerciale maritime; elle n'en est que le moyen. Ses intérêts doivent être subordonnés à l'exportation de nos produits toutes les fois que ce dernier intérêt exige ce sacrifice. Cette opinion a été exprimée à l'unanimité par l'enquête (***).

Mais, continue-t-on, si les navires anglais chargeaient chez nous nos lins et nos écorces, les *navires belges perdraient nécessairement ces frets de sortie. Ceux de retour en sel ayant à supporter tous les frais de voyage, il en résulterait renchérissement de cette denrée de première nécessité, au grand préjudice*

(*) Même discours, prononcé, en 1826, au Parlement anglais.

(**) Documents de l'Enquête, p. 435.

(***) Voyez § IX, p. 55.

de nos consommateurs (*). Avant que cette situation se réalisât, il faudrait passer par toutes les improbabilités que déjà nous avons signalées. Mais raisonnons encore dans la supposition la plus désavantageuse et la plus improbable. Supposons que nos navires soient forcés de partir sur lest pour prendre du sel à Liverpool, le renchérissement de cette denrée s'ensuivrait-il rigoureusement? Si cette conséquence était nécessaire, depuis longtemps le prix du sel aurait augmenté, car souvent nos navires partent sur lest pour aller charger cette denrée à Liverpool. Nos navires, alors même qu'ils quittent nos ports sans chargement, vont chercher le sel à Liverpool à un fret fixé par un prix moyen de transport établi par la concurrence entre les navires nationaux. Ce prix serait indubitablement maintenu. Il n'est donc pas à craindre qu'à raison du fret, le sel augmente de prix.

« Non-seulement l'Angleterre, mais l'Autriche, la Sardaigne, la Turquie, » ne prendraient-elles pas aussi contre nous des représailles qui pourraient gra- » vement compromettre l'exportation de nos draps, clous, armes, verres à » vitres, sucres raffinés, qui trouvent dans la Méditerranée, les ports du Levant » et la Mer Noire de précieux débouchés, qui ne peuvent que s'accroître à » mesure que nos relations avec ces contrées auront pris un développement » plus étendu (**)? »

Nous avons un traité de réciprocité avec la Turquie et avec la Grèce. Leurs navires sont assimilés aux nôtres sous le rapport de l'importation de leurs produits et même des produits entreposés dans leurs ports. L'objection n'est donc pas applicable à ces pays. Nous avons conclu un traité de simple navigation avec la Sardaigne. Sous le rapport des droits de tonnage, de pilotage, etc., les représailles de ce pays sont donc impossibles pendant la durée du traité. Les importations des marchandises dans les ports réciproques sont restées sous l influence des droits différentiels existants; mais dans les ports sardes ces droits s'élèvent à 40 p. % au-dessus de ces mêmes droits belges (***). En élevant nos droits différentiels même au niveau des droits prélevés dans les ports de la Sardaigne, nous n'avons à craindre aucune représaille. La même observation s'applique au tarif différentiel de l'Autriche, qui est beaucoup plus élevé que le nôtre.

L'objection pose en fait que, sous la législation actuelle de l'Autriche et de la Sardaigne, nous exportons dans ces pays des draps, des clous, des armes, des verres à vitres, des sucres raffinés, et elle fait craindre qu'en augmentant nos droits différentiels nous compromettions gravement ces exportations. Il est à remarquer que l'objection part du côté de ceux qui soutiennent en même temps, et avec raison, que les États européens excluent nos produits (****)! Si nous n'exportons pas ces produits en Autriche ni en Sardaigne sous notre législation actuelle, comment comprendre que le changement de cette législation pourrait *compromettre* des exportations qui n'existent pas, ou s'opposer à l'accroissement de relations commerciales ou de débouchés que nous ne possédons

(*) Documents de l'Enquête, p. 435.

(**) Ibidem.

(***) Voyez § VII, p. 40, le tableau des droits différentiels par lesquels la Sardaigne protége les importations par navires nationaux.

(****) Documents de l'Enquête, p. 145.

pas et que les tarifs tiennent fermés? Tous les raisonnements sur la navigation commerciale, considérée dans ses rapports avec les exportations des produits nationaux, reposent nécessairement sur une fausse base et ne conduisent à aucune conséquence positive, chaque fois qu'ils font abstraction des tarifs restrictifs des nations étrangères. C'est à cause de l'exorbitance des tarifs des États européens que l'enquête a dirigé les vues du pays vers les pays transatlantiques, dont les productions diffèrent des nôtres et avec lesquels les échanges commerciaux sont possibles. Nous majorerons, ou non, les droits différentiels en faveur de notre marine marchande, nous n'importerons ni plus ni moins de marchandises dans les pays d'Europe, tandis qu'en les augmentant, nous facilitons nos exportations dans les pays lointains, les seuls débouchés qu'il nous soit possible d'ouvrir et de développer.

Si les ports d'Autriche et de Sardaigne ont reçu des articles énumérés ci-dessus, eu égard à l'énormité du tarif différentiel de la Sardaigne, l'importation n'a pu avoir lieu que par navires sardes ou par navires belges, mais pour la réexportation. Or le transit n'a rien de commun avec les droits différentiels, imposés sur les articles importés pour la consommation intérieure. Aucune nation ne commettra la faute de prendre des représailles dont le seul résultat serait d'arrêter son propre transit.

« La Prusse aussi, en échange de notre protection de 10 p. %, maintient » envers notre pavillon des droits maritimes plus élevés que ceux qu'elle perçoit » sur les navires des nations assimilées. Voudrions-nous encore aggraver cette » position, alors que nous avons de puissants motifs de ménager cette puis- » sance dans l'intérêt de nos relations futures avec les provinces rhénanes, et » de notre transit avec la Suisse (*)? »

La première partie de cette objection est vide de sens. Toutes les nations, sans exception, perçoivent sur les navires non assimilés, des droits plus élevés. Elle n'est donc pas applicable à la question des représailles. La Prusse suit à cet égard une politique qui est adoptée par toutes les nations. Elle maintient ses droits différentiels, non-seulement envers la Belgique, mais envers toutes les nations qui n'ont pas avec elle des traités de réciprocité. La Prusse perçoit sur les navires français, espagnols, sardes, napolitains, etc., etc., des droits plus élevés que sur ceux des nations assimilées par réciprocité. Retournez la phrase et, en fait de représailles, elle n'aura plus de signification. Vous ne prouverez rien en disant : « La Belgique, la France, l'Espagne, la Sardaigne, » Naples, en réciprocité des droits de protection que la Prusse accorde à ses » navires, maintiennent envers le pavillon prussien des droits plus élevés que » ceux qu'elles perçoivent sur les navires des nations assimilées. »

Il y a plus, l'assertion est inexacte à l'égard des droits de port. La Belgique a assimilé, sous ce rapport, les navires prussiens aux navires belges, et la Prusse a maintenu dans ses ports les mêmes droits contre les navires belges (**). La suppression de droits en faveur d'une nation ne lui impose pas le

---

(*) Documents de l'Enquête, p. 435.

(**) Il n'est pas sans intérêt de faire remarquer que ce sont les membres les plus influents de la chambre de commerce d'Anvers qui ont puisé ces objections dans les représailles. Or, dans le *Rapport* de cette même chambre, adressé au conseil de la province d'Anvers, on lit les paroles suivantes : « La navigation et le commerce ont à se plaindre de charges onéreuses que leur

devoir de supprimer réciproquement les droits correspondants. La Prusse a profité de la bienveillance gratuite de la Belgique. Supprimez encore les 10 p. % sur les marchandises importées par navires prussiens et sans exiger d'elle une concession équivalente, le sourire sur les lèvres, elle acceptera encore la faveur que vous lui offrez avec une merveilleuse simplicité. C'est avec cette même bonhomie que la Belgique a abaissé ses droits sur quelques articles de production française, sans exiger l'équivalent de la part de la France. On sait comment la France a répondu à ces avances dignes du temps des bergers de Virgile.

Si la Prusse, en échange de notre protection de 10 p. %, maintient envers notre pavillon des droits maritimes plus élevés que ceux qu'elle perçoit sur les navires des nations assimilées, il n'est pas de raison pour nier que les autres nations maintiennent envers notre pavillon, pour le même motif, des droits plus élevés. Si cette politique des autres nations est nuisible à la Belgique, si, alors que notre protection de 10 p. % était supprimée, ces nations abolissaient aussi leurs droits maritimes, et que cette protection fût réellement un obstacle aux importations que, sans elle, nous ferions dans les États européens, sans aucun doute, il faudrait l'effacer dans nos lois. Mais, dans ce cas, exporteriez-vous dans ces États plus de produits nationaux? A côté de leurs droits maritimes, ne continuerions-nous pas de rencontrer sur notre chemin leurs tarifs de douane qui excluent vos produits, et, en supprimant nos droits de protection maritime, n'élèverions-nous pas un nouvel obstacle à nos exportations dans les pays lointains, où les tarifs n'excluent pas nos produits? Ce serait donc aller en sens inverse du but que la Chambre des Représentants, l'enquête et le pays tout entier ont constamment cherché à atteindre.

Chose surprenante! les opinions qui s'opposent à l'augmentation de nos 10 p. % de droits différentiels et qui ont suggéré la suppression de nos droits de port à l'égard des navires d'un grand nombre d'États européens, sont aussi celles qui conviennent avec nous que ces mêmes États, par leurs tarifs exorbitants, excluent nos produits, qu'en conséquence, c'est le débouché des régions lointaines que la législation du pays doit chercher à ouvrir à son industrie, et qu'une plus grande exportation doit être le seul but de cette législation (*). Or, n'augmentez pas vos droits différentiels envers les États européens, les États voisins continueront d'échanger, dans les contrées lointaines, leurs produits manufacturés, les similaires des nôtres, contre les produits naturels de ces contrées, et de verser ces derniers dans vos ports. Il ne vous restera pas même la possibilité d'exporter les produits que vous fabriquez à mérites égaux; car, comme déjà plusieurs fois nous l'avons fait remarquer, sans échanges sur les marchés lointains et sans retours avantageux, les exportations *régulières* et *suivies* sont impraticables. Si éviter les représailles des États européens est le seul but que nous ayons à rechercher, sans doute le moyen le plus efficace est celui de supprimer tous les droits qui protégent l'exportation de notre industrie et notre

---

» impose le Gouvernement prussien; car notre pavillon national est grevé de droits différentiels » de navigation dans les ports prussiens de la Baltique, malgré que les navires prussiens, par » rapport aux mêmes droits, jouissent dans nos ports de tous les avantages réservés aux na- » tionaux. »

(*) Documents de l'Enquête, p. 145.

commerce maritime. L'Angleterre et toutes les nations maritimes, sans suivre votre exemple, n'hésiteront pas un instant à vous proclamer la nation la plus avancée et la plus éclairée du monde. Cette partie du commerce national, qui traite la commission et la consignation, se joindra à ce concert de louanges. Tout cela se conçoit. Mais notre nationalité durerait jusqu'à ce que le pillage légal de notre commerce, de notre industrie, de notre trésor et de notre crédit public fût achevé, et il ne tarderait pas de l'être.

Afin de pousser l'objection à son dernier terme de rigueur, plaçons le pays dans la situation la plus désavantageuse dont l'objection le menace. Dans la supposition que, dans l'intérêt de nos exportations lointaines, nous augmentions nos droits de protection maritime et que, par représailles, les autres nations augmentent les leurs; nous ne comprenons pas que, dans ce cas même, le pays se trouvât dans une situation plus désavantageuse. Si, dans l'état actuel de la législation européenne et avant que des représailles contre notre navigation aient été prises, les États de l'Europe excluent par leurs tarifs nos produits, nous ne découvrons pas le motif pour lequel ces représailles pourraient nous nuire. Le pays se trouverait exactement à l'égard des États européens, après les représailles, dans la même position. Nous continuerions d'exporter par mer dans les États voisins les mêmes articles que leurs besoins réclament de nous. Nous n'exporterions pas un tonneau de marchandises de plus, ni de moins. Les exportations par terre ne sont pas soumises au régime maritime; elles continueraient comme auparavant.

D'ailleurs la Prusse, comme l'Angleterre, la France et toutes les autres nations, a sa législation générale qu'elle pose devant toutes les nations et d'après laquelle elle les reçoit toutes sur le pied des nations les plus favorisées. La protection qu'elle accorde à ses navires est plus forte que celle que la Belgique accorde aux siens. Elle soumet les navires étrangers à la surtaxe d'un droit de port de deux thalers par last, et à leur départ à celle d'un droit d'un thaler. Cette protection équivaut à fr. 11 43 c^{s} par tonneau. Les navires prussiens, ayant été assimilés aux nôtres quant aux droits de tonnage, ne sont soumis dans nos ports qu'à un droit de 95 centimes par tonneau à leur première entrée, et à pareil droit à leur première sortie pendant toute l'année. Si la Belgique élevait ses droits de protection maritime au niveau des droits prussiens, est-il probable que la Prusse songeât même à prendre des représailles? Il est vrai, les navires prussiens ne jouissent pas chez nous de la réduction de 10 p. % sur les droits de douane, mais cette surtaxe n'atteint pas la hauteur des droits prussiens.

Mais il faut, ajoute-t-on, *ménager la Prusse dans l'intérêt de nos relations futures avec les provinces rhénanes et de notre transit avec la Suisse* (*).

Voilà encore le transit érigé en première ligne de commerce. En accordant une réduction de droits de douane plus forte aux denrées coloniales que la navigation nationale rapporte des pays lointains et que notre commerce, employant cette navigation, a échangées contre les produits nationaux, nous pouvons élargir le cercle de nos exportations ; mais selon l'opinion de nos adversaires, il faudrait plutôt protéger et faciliter l'exportation des marchandises

(*) Documents de l'Enquête, p. 435.

étrangères! En protégeant efficacement les retours de notre navigation commerciale, nous sommes certains d'augmenter considérablement nos exportations; mais, selon nos adversaires, l'incertitude du transit rhénan doit l'emporter sur la certitude de nos exportations lointaines! Nous n'exagérons pas la portée de cette dernière assertion; c'est aussi l'avis de l'opinion que nous combattons. C'est elle encore qui dit dans son *rapport* : « *Ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude des retours avantageux* (*).

Nous n'exagérons pas plus l'incertitude du transit allemand sur lequel on compte et auquel on prétend subordonner tous les autres moyens de développer notre commerce extérieur. La Prusse commande, en grande partie, la navigation de plusieurs rivières, par lesquelles les marchandises de transit sont distribuées sur une grande étendue de l'Allemagne. Il est probable que c'est après avoir mieux apprécié la situation commerciale de la Prusse, par rapport aux ports maritimes, que les premiers partisans du transit vers l'Allemagne *tout entière* restreignent aujourd'hui leurs assertions au transit *vers les provinces rhénanes et la Suisse*, où d'ailleurs nous serons rencontrés par la Hollande. Il n'y a pas longtemps que leurs prévisions de transit embrassaient toute l'Allemagne. La Belgique aurait fourni à une population de 25 millions d'âmes les denrées coloniales et même ses propres produits manufacturés !

Nous avons vu plus haut que déjà, avant 1824, l'Angleterre importa dans les États prussiens des marchandises évaluées par la douane prussienne à 175 millions, en grande partie pour être transitées par ces États dans toute l'Allemagne centrale et orientale, et que ce transit continue de s'opérer (**). Est-il probable que la Prusse sacrifie son transit par ses propres ports du Nord, par le Rhin et par les autres ports allemands, à travers ses États et par ses rivières, à celui du port d'Anvers? Elle protége dès à présent cet intérêt commercial par des droits qui nous enlèvent la possibilité de créer un commerce de transit avec la Suisse. La chambre de commerce d'Anvers en convient dans son *Rapport*, adressé au conseil provincial : « Le transit par la Prusse, dit-elle, de marchandises venant de ou » allant vers la Belgique est frappé d'un droit, lequel, cumulé avec celui d'octroi sur » le Rhin, nous exclut de toute possibilité d'ouvrir des relations avec la Suisse. »

Il est d'ailleurs probable que l'union allemande s'associera tôt ou tard l'un ou l'autre des ports anséatiques, surtout celui de Brême.

Les formalités de visite que, dans l'intérêt de sa propre industrie et de son trésor public, la Prusse établira sur ses frontières, seront un autre obstacle à notre transit vers l'Allemagne. Si ces formalités sont gênantes ou vexatoires, il répugnera aux expéditeurs de prendre la voie de la Belgique. Le commerce fuit les entraves. La vente avantageuse de ses marchandises dépend souvent de leur bon conditionnement; or il n'est pas rare que celui-ci soit peu respecté par l'exercice du droit de visite.

Dans la supposition que la Prusse fût disposée à abandonner sur le Rhin les bénéfices de transit vers la Suisse à la Belgique, le commerce ne prendra-t-il pas, de sa propre impulsion, la voie de transport la moins coûteuse? Déjà l'expérience a démontré que les prix de transport, effectués par navigation intérieure, sont de beaucoup inférieurs à ceux des chemins de fer.

(*) Documents de l'Enquête, p. 148.

(**) § X, p 64.

C'est à ces incertitudes de transit que l'on cherche à subordonner la certitude de nos exportations, si les retours de notre commerce maritime étaient plus efficacement protégés.

Nous ferons la concession qu'un transit vers l'Allemagne et la Suisse et *vice versâ* s'établira par nos ports. Quelle en sera l'importance? Il est hors de doute qu'il sera partagé entre nous et la Hollande, la Prusse et les villes anséatiques. Puisqu'on comprend aujourd'hui qu'il sera borné aux provinces Rhénanes et à la Suisse, ce commerce n'offrira pas assez d'intérêt pour lui sacrifier l'accroissement de nos exportations lointaines, qui serait le résultat d'une plus grande protection accordée à notre propre commerce maritime. Favoriser le transport et l'exportation des marchandises étrangères, aux dépens de l'exportation de ses propres produits, est une politique peu sensée.

Il résulte de ces considérations :

1° Qu'eu égard à un grand nombre d'improbabilités qui devraient se réaliser, la crainte de représailles ne doit pas arrêter la Belgique dans les mesures à prendre pour protéger plus efficacement son commerce maritime;

2° Que si, contre toutes les probabilités, ces mesures provoquaient des représailles, le commerce extérieur de la Belgique conserverait sa position actuelle à l'égard des États européens, attendu que les tarifs de douane de ces États lui opposent un obstacle invincible à des exportations maritimes plus étendues, et qu'elle continuerait d'importer dans les États voisins les produits agricoles réclamés par leurs besoins;

3° Qu'en se créant, à l'exemple des autres nations, un système de protection maritime conforme aux besoins de son industrie et uniforme pour toutes les nations, la Belgique, en exerçant sous ce rapport son droit, ne donnerait lieu à aucune représaille;

4° Qu'en conséquence, la Belgique, sans craindre d'offenser justement aucune nation en particulier, ou de s'attirer aucune représaille, peut déposer dans sa législation ces principes généraux qui forment, d'ailleurs, les bases de toutes les législations :

A. Offrir à toutes les nations européennes, sans distinction, les mêmes conditions de commerce et de navigation pour visiter avec leurs marchandises les ports de la Belgique, soit pour la consommation intérieure, soit pour le transit ou pour la réexportation.

B. Ne pas imposer des droits plus élevés sur les navires et les marchandises d'une nation que sur les navires et les marchandises similaires d'autres nations, et établir pour toutes un tarif uniforme, à moins qu'une nation particulière nous ait précédés dans ces exceptions injurieuses et n'ait imposé des droits plus élevés sur nos navires et sur nos produits que sur les navires et sur les mêmes produits d'autres nations;

C. Fixer nos droits maritimes et nos droits de douane au taux qui réalise les deux buts légitimes de toute taxe, soit la protection nécessaire à la conservation de notre industrie indigène et à l'extension de notre commerce extérieur, soit l'alimentation non moins nécessaire du trésor public.

Il est connu que l'Angleterre emploie des ruses et des déceptions diplomatiques pour détourner les autres nations de projets qu'elle croit nuisibles à ses intérêts mercantiles; mais les accusations dirigées contre elle sont outrées, lorsqu'on la suppose toujours disposée à intervenir, *par des moyens de violence*,

dans les affaires commerciales des États étrangers, et à s'opposer à l'exercice de leur indépendance nationale. Ces injustes préventions contre l'Angleterre pourront s'effacer dans les esprits par ces belles paroles de M. Huskisson, prononcées, en 1827, au Parlement anglais. Ces paroles indiquent l'esprit du Gouvernement anglais à l'égard du droit des autres nations. Avant 1824, le roi de Prusse persista, contre les intérêts mercantiles et maritimes de l'Angleterre, dans les droits différentiels qui protégeaient la navigation de ses États. Quelques membres du Parlement anglais voulaient que l'Angleterre déclarât la guerre au *petty German Prince*. M. Huskisson leur répondit en ces termes : « Ceux qui tiennent un lan-
» gage semblable et recommandent de pareils expédients ont une notion de la di-
» gnité et de l'honneur de l'Angleterre qui diffère des sentiments que moi et, j'en
» ai la confiance, ceux à qui je parle nous entretenons à cet égard. Je passerai
» outre les expressions inconvenantes employées envers un souverain qui est
» notre allié et celui de tous les grands pouvoirs de l'Europe ; mais j'espère que
» jamais je ne prendrai aucune part dans le conseil du cabinet d'Angleterre,
» si le principe était établi qu'il y a une règle d'indépendance pour les forts et
» une autre pour les faibles ; si, abusant de sa supériorité navale, l'Angleterre
» réclamait pour elle-même, soit en temps de paix, soit en temps de guerre,
» des droits maritimes qu'elle refuserait de reconnaître à d'autres États, ou si
» elle imposait, dans des cas quelconques, soit de neutralité ou de guerre, à
» d'autres des obligations dont elle prétend, dans les mêmes cas, être exempte
» elle-même. Agir comme s'il existait une loi internationale pour nous-mêmes
» et une règle différente pour d'autres États, ce serait non-seulement une
» injustice montrueuse, mais ce serait, et je le crois fermement, la seule cause
» par laquelle notre puissance maritime pût être réduite à une situation péril-
» leuse. Une pareille prétention provoquerait et justifierait les mesures que
» prendrait le monde tout entier pour la renverser. Il n'y a qu'une coalition
» fondée sur cette juste cause qui puisse inspirer quelqu'appréhension à l'An-
» gleterre (*). »

§ XIII.

Transit. Presque toutes les nations européennes cherchent à s'attirer un commerce de transit ; mais les nations, à la fois industrielles et maritimes, n'y attachent qu'une importance secondaire. Leur législation le subordonne à leur propre commerce actif et direct d'échanges. Elle est établie de manière que, d'un côté, le commerce national maritime n'éprouve aucune entrave des importations en transit, et que, de l'autre, le commerce de transit jouisse dans leurs ports d'une grande liberté de mouvement. Le transit, restreint dans ces sages limites, offre plusieurs avantages : il fait vivre le commerce de commission et lui donne des bénéfices sûrs ; il donne lieu à des déchargements et à des rechargements qui occupent, dans les ports où ce transit a lieu, les bras de la population ouvrière ; il attire les navires étrangers qui, en quittant les ports, font, quant aux frets, une utile concurrence à la navigation nationale et multiplient les moyens de transports maritimes ; il étend aussi le cercle de la main-d'œuvre employée à la réparation des navires étrangers et celui de la consommation intérieure. Les

(*) Discours prononcé au Parlement d'Angleterre dans la séance du 7 mai 1827.

navires étrangers, amenés dans les ports par le transit, facilitent en outre les exportations nationales. Souvent il est difficile de compléter des chargements entiers, composés d'articles indigènes. Si le transit prend la voie du territoire belge, nous pourrons atteindre ces compléments de cargaison à l'aide des produits allemands, envoyés dans les ports du pays pour être réexportés. Enfin, lorsqu'un port est situé plus favorablement que d'autres ports voisins pour le transport de marchandises, et que les capitaux abondent sur place pour faire des avances aux expéditeurs étrangers de denrées coloniales, il s'établit un marché, soit général, soit spécial, surtout en matières premières, alimenté en outre par les importations du commerce maritime du pays, où les marchands et les fabricants indigènes et ceux des pays voisins viennent s'approvisionner.

Nous ne faisons pas entrer en ligne de compte les bénéfices que quelques économistes du pays ont fait ressortir du transport des marchandises, par le chemin de fer, du port d'Anvers à la frontière prussienne et *vice versa*. Afin de lutter avec succès contre le transit de la France, de la Prusse et surtout contre celui de la Hollande, on a déjà proposé de réduire les péages à un minimum qui ne compensera pas les dépenses de la construction de la double voie et celles des moyens de transport, de leur administration et de leur réparation. Par contre, il faut repousser l'objection, puisée dans la concurrence qu'au moyen du transit, les marchandises étrangères viendront faire aux marchandises similaires du pays, soit sur les marchés lointains, soit sur ceux de l'Allemagne. Ces marchandises étrangères n'ont pas besoin de la voie de la Belgique pour être transportées dans les pays transatlantiques ou en Allemagne. Si la Belgique ne donnait pas aux produits étrangers les facilités de transit dont ils jouiraient dans les ports voisins, ils n'en seraient pas détournés de leur destination. Comme nous l'avons déjà fait remarquer, ils ne prendront la voie du transit belge qu'autant qu'il entrera dans leurs intérêts ou qu'ils y trouveront de l'avantage. Donc, en tout cas, cette concurrence est inévitable, et ce serait une perte sèche que de renoncer, de ce chef, à l'établissement du transit et aux avantages qui s'y rattachent.

La Hollande, par sa position plus avantageuse et par les moyens spéciaux dont elle dispose, nous fera, en transit, une concurrence redoutable. Il est prouvé par les faits que les chemins de fer ne peuvent lutter, pour le transport économique des marchandises encombrantes, contre les communications par eau. Les colonies, le commerce extérieur, la marine marchande et les marchés de la Hollande sont d'autres obstacles que le transit belge surmontera difficilement. Ajoutez à ces obstacles les immenses productions des colonies hollandaises, en café, en sucre, en riz, en indigo, qui suffisent aux approvisionnements de la mère-patrie et de l'Allemagne, et les faveurs considérables que, par droits différentiels, la Hollande accorde à l'importation dans ses ports de ses productions coloniales.

La Prusse aussi déploie beaucoup d'activité pour s'attirer un transit considérable, d'un côté de ses États par le Rhin, de l'autre, par les ports de Dantzick et de Stettin, et, au centre, par ses communications fluviales. Par ces voies les marchandises coloniales se distribuent sur toutes les parties de l'Allemagne centrale et orientale, et même sur les contrées qui avoisinent le Danube et la Mer Noire. De commun accord avec les autres États allemands, elle construit un réseau de chemins de fer qui partent de l'embouchure de ces fleuves et les relient

avec les principaux États et avec les plus grands centres de commerce, de fabrication et de consommation de l'Allemagne et avec quelques États de l'Autriche et de l'Italie. Elle nous fera, avec la Hollande, une forte concurrence sur le Rhin. Ces chemins de fer allemands répandront les marchandises exotiques sur tous les points de l'Allemagne qui expédieront, par ces mêmes lignes de communication, leurs produits, destinés à l'exportation, vers les ports de Brême, de Hambourg et de la Hollande, reliés avec ces chemins de fer. Le traité de commerce maritime que la Prusse, au nom de l'union allemande, vient de conclure avec l'Angleterre, dévoile assez clairement les intentions de la Prusse (*).

Si nous parvenons à prendre une large part dans le transit vers l'Allemagne et *vice versâ*, le plus grand avantage qui en résultera pour la prospérité commerciale et industrielle du pays sera, sans contredit, un accroissement d'importations en denrées coloniales, faites par notre propre navigation commerciale. Nous importerons non-seulement les articles exotiques pour notre consommation intérieure, mais aussi pour la consommation de l'Allemagne, et plus nous importerons pour cette double destination, plus nous possèderons de moyens d'échanger nos produits contre les produits lointains. Nous avons démontré plus haut que le succès des exportations *régulières et suivies* dépend tout entier de la certitude des importations dont le commerce peut se défaire avec facilité et avantage. La nécessité de cette combinaison repose sur les faits commerciaux tels qu'ils se sont toujours développés dans tous les ports maritimes. Aussi cette vérité a été admise à l'unanimité par l'enquête, partout où elle a pu être instituée d'une manière régulière et complète. Si cet avantage ne pouvait être obtenu par le transit belge, ou si ce commerce était adopté comme base du système commercial du pays, les désavantages qui résulteraient de ce système surpasseraient de beaucoup les avantages qui se rattachent au transit et que nous avons énumérés ci-dessus. Or, le transit serait érigé, contre la pratique générale des nations, en première ligne de commerce; en d'autres termes, notre commerce direct d'échanges sur les marchés lointains lui serait sacrifié, si la législation commerciale du pays permettait au commerce étranger de faire replier, à volonté et à des conditions faciles, ses marchandises coloniales sur la consommation intérieure, ou si, par traités de réciprocité, la Belgique accordait à la navigation commerciale de l'étranger la même facilité qu'à sa propre navigation de faire dans nos ports des importations de marchandises qui ne sont pas ses propres produits, et qui seraient, en même temps, autorisées à se diriger sur la consommation intérieure; ou si enfin, les importations étrangères pouvaient être faites, pour la consommation intérieure, par navires qui n'appartiennent pas aux lieux de provenance, à des conditions égales ou presqu'égales à celles auxquelles ces importations sont opérées par la navigation commerciale du pays.

Il ne sera pas difficile de prouver cette assertion à la dernière évidence. En premier lieu, les nations rivales de notre industrie, après avoir échangé sur les marchés lointains leurs produits, les similaires des nôtres, verseraient leurs retours dans nos ports. Par ces importations effectuées par le commerce étranger, nos éléments d'échanges avec lesdits marchés seraient considérablement restreints. Cette restriction amènerait indubitablement, dans la même proportion, celle de

(*) Voyez l'importance de son transit actuel, § X, p. 64.

nos débouchés. Ce serait aussi accorder aux nations rivales de notre industrie une prime d'exportation au détriment de notre propre industrie. Ce serait enfin créer un obstacle insurmontable à l'établissement de nos relations directes et régulières avec les régions lointaines dont nous consommons les produits et qui consomment les nôtres.

En second lieu, nos marchés et nos entrepôts seraient encombrés par les importations du commerce étranger; nos propres importations ne trouveraient plus une défaite facile et avantageuse; notre propre navigation lointaine serait presque entièrement absorbée par celle de l'étranger; nos exportations sur les marchés lointains seraient réduites aux seuls articles qui, à raison de la grande supériorité de leurs qualités ou de l'infériorité de leurs prix, y trouveraient un placement. Ces exportations, restreintes à ces articles, seraient entièrement dévolues à la navigation étrangère, et les frets, que le commerce et l'industrie seraient obligés de payer au travail naval de l'étranger, absorberaient tout entiers les bénéfices recueillis sur nos ventes à l'étranger. Cet emploi de la navigation étrangère entraînerait, en même temps, la perte considérable des bénéfices de la main-d'œuvre et de la consommation des matières premières indigènes, avantages qui se rattachent à deux industries éminemment précieuses : la construction navale et la navigation maritime.

En troisième lieu, le pays a fait d'énormes dépenses pour la construction de la ligne commerciale du chemin de fer, destinée à faciliter le transit des marchandises étrangères. La somme de ces dépenses augmente par l'administration et la réparation de cette voie de communication, et par la construction et la réparation des véhicules et des moyens de traction. Les péages du transport des marchandises à transiter ne pourront pas compenser les intérêts de ces avances. Nous remboursons, et toujours en faveur du transit, les droits de tonnage sur l'Escaut. Nous avons pris, dans le même intérêt, une part de quatre millions dans les chances du chemin de fer rhénan. Nous sacrifions, dans le même but, quoiqu'inutilement, comme nous le démontretrons plus loin, pendant quatorze ans, 400,000 francs à l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre Anvers et New-Yorck. Si les effets du transit belge étaient bornés à ceux que nous avons énumérés au commencement de ce paragraphe, ou si ce commerce était érigé en première ligne, il est indubitable que jamais ses avantages ne pourraient équilibrer les énormes dépenses auxquelles nous nous sommes condamnés pour l'établir. Ces sacrifices n'auraient été faits, en grande partie, qu'au profit du commerce et de l'industrie étrangers, en leur offrant toutes les facilités de faire passer leurs produits par le territoire de la Belgique, sans que celle-ci pût trouver dans ces dépenses des compensations qui leur seraient proportionnées. Les bénéfices de la commission, du déchargement et du rechargement des marchandises à transiter resteraient acquis à une seule localité, tandis que le pays tout entier aurait fait tous les sacrifices, sans que son industrie pût en recueillir des avantages équivalents. La Belgique rencontrerait d'invincibles obstacles à la création d'un commerce direct et régulier d'échanges avec les contrées lointaines, les seuls débouchés qu'aujourd'hui elle puisse ouvrir à son industrie, et se condamnerait volontairement à jouer le rôle secondaire du commerce de commission. Elle ne serait plus que l'humble factorerie du commerce étranger dont le siége serait à Anvers.

Les sacrifices que le pays a faits pour l'ouverture et la navigation de l'Escaut

profiteraient presque en entier au commerce et à l'industrie étrangers. Enfin la Belgique renoncerait stupidement aux immenses avantages du commerce maritime, exercé par elle-même. D'après les enseignements les plus constants et les plus évidents de l'histoire, ce commerce est une des sources les plus fécondes de prospérité. L'implacable opposition que, depuis deux siècles, ses voisins, rivaux en commerce maritime, lui ont faite, est, à elle seule, une démonstration.

Afin d'attirer le commerce de transit, il n'est pas nécessaire qu'il domine ou qu'il absorbe les intérêts du commerce direct, infiniment plus avantageux à la prospérité matérielle du pays. La mort de l'un n'est pas une condition de vie pour l'autre. En leur faisant décrire la ligne commerciale que les intérêts et la pratique des autres nations ont assignée à chacun d'eux, et en leur imprimant une marche parallèle, l'un vivra prospère à côté de l'autre. Si la Belgique possède les conditions du transit, il n'a besoin, pour s'établir, que d'une grande liberté d'action. Or cette liberté lui est acquise. Les droits différentiels qui protégent le commerce maritime du pays n'affectent, en aucun cas, les importations de transit. *Quelle que soit la provenance des marchandises à transiter, et quel que soit le pavillon qui les importe, il faut suivre à leur égard le système le plus libéral et les affranchir de tout droit différentiel de navigation et d'importation.* C'est la dixième proposition que l'enquête a adoptée. Elle a été admise à l'unanimité.

Il est prouvé par les faits qu'en suivant ce principe, et sans immoler au commerce de transit les intérêts majeurs du commerce direct d'échanges, le premier s'établit dans les ports des pays qui, par leur situation relative, sont en position de le conquérir en tout ou en partie. L'Angleterre et la France ont attiré chez elles un grand commerce de transit et de réexportation ; cependant l'Angleterre prohibe les importations, pour la consommation, de tous les produits de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique, qui ne sont pas faites par ses navires ou par les navires appartenant aux pays de production. Un grand commerce de transit ou plutôt de réexportation est néanmoins établi à Londres et à Liverpool. La France, de son côté, protége efficacement son commerce direct, non-seulement contre les importations indirectes des entrepôts d'Europe, mais aussi contre les importations de pays lointains, faites par navires qui n'appartiennent pas aux pays de provenance. Elle entrave ces importations par d'énormes droits différentiels ; cependant elle s'est attiré, surtout aux ports du Havre et de Marseille, un transit considérable. Pour le prouver, nous citerons les paroles mêmes de nos adversaires. « En 1832, le commerce de transit par la France se bornait à » 141,426 quintaux, et, en 1836, il avait atteint le chiffre de 340,244 quin- » taux. Ainsi, *grâces au changement apporté à la législation*, il y a eu, dans » l'espace de quatre ans, une augmentation de 141 p. %. Qu'on suive pas à pas » les exportations, tant générales que spéciales du commerce français, et l'on » trouvera dans le chiffre de ses exportations une progression en quelque sorte » analogue à l'augmentation du commerce de transit (*). »

Il est donc bien établi par les faits et par l'aveu de nos adversaires que le commerce direct, soutenu par des droits différentiels, comme en France, et même par la prohibition, comme en Angleterre, n'entrave pas le transit, lorsque ce commerce jouit d'une entière liberté d'action.

(*) Documents de l'Enquête, p. 410.

§ XIV.

Relations directes.

Le but de l'enquête parlementaire a été la recherche des moyens d'ouvrir à l'industrie du pays de nouveaux débouchés, et d'exporter ses produits d'une manière plus régulière et plus suivie. L'enquête a posé en principe, admis à l'unanimité, que le système commercial de la Belgique doit avoir pour objet principal la prospérité de l'industrie et du commerce extérieur, et que, dans ce système, tout doit être subordonné à l'accroissement de nos exportations. L'exécution de ce principe est dans le commerce direct d'échanges, ou dans les relations commerciales établies directement avec les pays qui consomment nos produits, et dont nous consommons les leurs. Le commerce extérieur, régulier et suivi, ne vit que d'échanges, et ceux-ci, traduits en faits, ne s'accomplissent régulièrement qu'en articles dissimilaires. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pu étendre nos débouchés chez les nations européennes. L'identité de leur industrie et l'intérêt de leur propre conservation leur ont inspiré les tarifs exorbitants par lesquels elles repoussent nos produits similaires. C'est se poser en idéologues, et non en hommes d'État, lorsqu'on prétend faire violence à des intérêts nationaux, ou même à des opinions établies, alors même qu'en thèse générale, elles sont fausses et contraires aux intérêts de toutes les nations. Les faits établis, quelle que soit d'ailleurs leur valeur appréciée dans les abstractions philosophiques, sont, en économie politique, les seules prémisses du législateur.

A l'exception de deux villes où l'enquête n'a pu être instituée d'une manière régulière, et d'une autre qui s'est abstenue, toutes les autres villes interrogées par la Commission d'enquête, ont compris la haute importance qui se rattache aux échanges directs de nos produits industriels, effectués par le commerce du pays. Elles ont, en conséquence, admis le système des relations directes avec les pays qui nous vendent des denrées que nous consommons et que nous ne produisons pas, et qui, de leur côté, nous achètent des articles qu'ils ne produisent pas et qui sont réclamés par leurs besoins. Conformément à la politique des autres nations européennes, ces villes ont accepté la proposition d'entraver les relations indirectes avec les entrepôts d'Europe avec lesquels les échanges commerciaux sont impraticables, et de majorer, dans ce but, les droits différentiels de navigation commerciale contre ces mêmes relations.

La majorité de ces villes adopte, en outre, le principe des relations directes et des échanges commerciaux dans toutes ses conséquences logiques. Elle comprend qu'un négociant français, anglais, américain, etc., qui exporte les fabricats de son pays, les similaires des produits belges, sur les marchés des pays lointains, les échange contre les productions de ces pays, et, sans passer par un entrepôt européen, vient, en droite ligne, verser ces productions lointaines dans notre consommation intérieure, a fait une opération utile à l'industrie de son pays et nuisible à l'industrie belge (*). Cette majorité, conséquente avec le principe qu'elle a posé, admet aussi la majoration des droits différentiels contre les importations faites par navires étrangers qui n'appartiennent pas aux pays de production.

(*) Voyez les développements aux §§ VI et VII.

La chambre de commerce d'Anvers, quoique longtemps opposée à la majoration des droits différentiels de navigation, accepte aujourd'hui cette majoration, mais elle la restreint aux importations coloniales faites par l'intermédiaire des entrepôts d'Europe. Elle n'entend pas pousser le principe des échanges commerciaux ou des relations directes dans toutes ses conséquences. Pour ce qui regarde les importations transatlantiques, faites en droite ligne des pays de provenance, elle n'admet la distinction du pavillon que dans la proportion de 10 p. % dans laquelle elle est établie par la législation actuelle. Cependant, l'opinion de cette chambre de commerce est dirigée par les mêmes principes qui ont motivé celle de la majorité des autres chambres du pays. Elle admet :

1° Qu'eu égard aux droits exorbitants dont la législation européenne frappe les fabricats belges, les pays lointains sont les seuls qui puissent mettre nos exportations en rapport avec notre puissance de produire, et que la législation commerciale de la Belgique doit tendre autant que possible à frayer cette voie à l'industrie nationale, à multiplier, par conséquent, et à faciliter par tous les moyens nos communications maritimes avec les points les plus importants du globe (*);

2° Que les relations directes avec les pays transatlantiques favorisent réellement le débouché de nos produits indigènes vers ces parages (**);

3° Que la certitude de retours avantageux encourage le plus efficacement les exportations (***);

4° Que les arrivages indirects servent à accroître les débouchés des pays industriels qui sont en rivalité avec le nôtre (****).

La chambre de commerce d'Anvers ne s'aperçoit pas qu'en voulant entraver seulement les relations indirectes avec les entrepôts d'Europe, ce but sera entièrement manqué par les importations de pays lointains, faites en droite ligne par navires étrangers qui n'appartiennent pas aux lieux de provenance. En effet, que nos marchés soient approvisionnés par navires étrangers, revenant directement de contrées lointaines où ils ont exporté les articles manufacturés de leurs pays, les similaires des nôtres, ou qu'ils le soient par navires venant des ports d'Europe, le résultat est également pernicieux à notre commerce d'exportation. Dans le premier cas, les denrées coloniales nous arrivent d'un entrepôt flottant sur mer ; dans l'autre, d'un entrepôt fixe sur terre. Dans les deux cas, les relations directes d'échanges entre les producteurs indigènes et les consommateurs lointains de nos produits sont rompues, et le commerce d'échanges s'établit entre ces derniers et nos concurrents européens en industrie similaire. Soit que les importations du commerce étranger s'opèrent dans nos ports en droite ligne des pays de provenance, ou en ligne oblique des entrepôts européens, elles enlèvent à notre commerce lointain ses moyens d'échanges, et, par conséquent, ses moyens d'exportation. Ceux de l'étranger s'en sont accrus, tandis que ceux du commerce national en sont rétrécis. Qu'importe, en effet, que les navires français, anglais, hollandais, allemands, américains, après avoir exporté au loin les produits de leurs pays, reviennent verser leurs retours dans

(*) Documents de l'Enquête ; *Rapport de la chambre de commerce d'Anvers*, p. 145.
(**) *Ibidem*, p. 148.
(***) *Ibidem*.
(****) *Ibidem*.

nos ports, sans rompre cargaison dans un autre port quelconque, ou sans décharger préalablement dans leurs entrepôts?

Il est même évident que le système de la chambre de commerce d'Anvers ferait au commerce du pays une situation plus désavantageuse que celle à laquelle elle voudrait remédier. D'abord, les importations directes du commerce national lutteraient avec plus de succès contre les importations d'entrepôt que contre celles faites en droite ligne par le commerce étranger. Les premières ont subi des droits de port, des frais de commission, de déchargement, d'entrepôt, de rechargement, de nouvelle assurance et de nouveau transport, tandis que les dernières, exemptes de ce surcroît de frais, feraient une concurrence plus forte aux importations directes faites par la navigation commerciale du pays. Ensuite, en entravant *seulement* les relations indirectes avec les entrepôts d'Europe, vous portez préjudice, sans aucune compensation pour les grands intérêts commerciaux et industriels du pays, aux fabricants et aux grands détaillants qui, dans des circonstances exceptionnelles, pourraient s'approvisionner, les uns en matières premières, les autres en denrées coloniales, avec plus d'avantage sur les marchés voisins.

Si donc les droits différentiels de navigation commerciale ne sont pas majorés contre les importations en droite ligne du commerce étranger et en faveur de nos propres importations directes, le commerce étranger continuera d'encombrer de ses retours nos ports et nos marchés intérieurs. A cause de la proximité des ports et de l'élévation des tarifs des pays voisins, les navires étrangers continueront de partir sur lest. Le commerce étranger répètera chez nous les mêmes opérations maritimes. Il exportera de ses ports, vers les pays lointains, les produits de son pays, les similaires des nôtres. Puisque les exportations *régulières* et *suivies* vers les contrées d'outre mer sont impraticables sans échanges, non-seulement nous permettrions que ces moyens de commercer, consistant dans les retours avantageux, nous fussent enlevés; nous aurions, en outre, la simplicité de faire accroître les débouchés des nations qui sont nos rivales en industrie d'exportation, et, privés, par notre propre faute, de moyens d'échanges, les débouchés lointains, les seuls qui, d'après la chambre de commerce d'Anvers elle-même, soient ouverts à notre industrie et à notre commerce, nous resteraient inaccessibles.

Ce ne sont pas là les seules contradictions dans lesquelles cette chambre de commerce soit tombée. Son *Rapport*, adressé à la commission d'enquête, contient encore les lignes suivantes : « Il est d'ailleurs à remarquer, dit-elle, que, » par suite du régime colonial établi en France, en Angleterre et en Hollande, » une véritable défaveur pèse sur nos importations transatlantiques. Ces na- » tions, en privilégiant la navigation directe avec leurs possessions d'outer mer, » attirent dans la mère-patrie des quantités de denrées coloniales dépassant » parfois les besoins du marché intérieur, et contraignent ainsi leur commerce » à déverser son trop plein sur la Belgique, où les marchandises de toute pro- » venance sont admises aux mêmes avantages. La protection réclamée en fa- » veur des arrivages directs des pays transatlantiques servirait à neutraliser, » en quelque sorte, le désavantage que cause à notre commerce la législation » des pays environnants. Elle ne serait qu'un contre-poids qui rapprocherait les » marchés respectifs de leur équilibre naturel (*). »

(*) Documents de l'Enquête; *Rapport de la chambre de commerce d'Anvers*, p. 148.

Ces observations sont judicieusement puisées dans notre position internationale qui est relativement très-désavantageuse au commerce d'échanges du pays Nous avons déjà démontré que les entraves jetées dans nos relations avec nos entrepôts européens ne remédieront pas à cette situation. Mais il est, en outre, échappé à la chambre de commerce d Anvers que la France, l'Angleterre et la Hollande ne font pas exclusivement des retours de leurs possessions d'outre mer. Ces nations rapportent aussi, par leur navigation commerciale, des colonies libres de grandes quantités de denrées qu'elles ont échangées contre leurs produits manufacturés. Ces quantités, ajoutées à celles qu'elles ramènent de leurs propres colonies, augmentent le trop plein de leur marchés intérieurs, qu'elles sont contraintes de déverser ensuite dans les ports du continent où, comme en Belgique, une législation déplorable admet les marchandises de toutes provenances, à l'exception des thés et des sucres, aux mêmes avantages. Ces nations et d'autres ne sont d'ailleurs pas forcées d'importer les retours qu'elles font de colonies indépendantes dans leurs propres ports ; notre législation commerciale n'oppose aucun obstacle sérieux à leurs importations directes dans nos ports.

Cette situation de la Belgique commerciale est considérablement aggravée par le système colonial de l'Angleterre. Forcée de protéger les produits de ses colonies, elle impose le droit énorme d'un *schelling* trois *pences* à la consommation d'une livre de café provenant de plantations autres que les siennes. Elle frappe le sucre étranger d'un droit d'environ 82 francs par 50 kilogrammes. L'énormité de ces droits exclut les cafés et les sucres étrangers de la consommation intérieure de l'Angleterre. Il est vrai, les cafés étrangers, importés d'un port situé dans les limites de la charte de la compagnie des Indes Orientales, sont dégrevés de six *pences* et restent, par conséquent, frappés d'un droit de neuf *pences* par livre, sans compter le surcroît de frais de transport, évalué à 6 francs par 50 kilo., auquel ces longs détours de la navigation anglaise donnent lieu. Du 26 avril 1838 au 24 mars 1840, 81 cargaisons d'une contenance de 21,000,000 de livres de cafés étrangers, chargés de plus d'un franc de droit par livre, ont été ainsi importés en consommation en Angleterre, après avoir été d'abord transportés des colonies indépendantes au Cap de Bonne-Espérance, et de là, par navires anglais, dans les ports d'Angleterre. Ces importations de cafés étrangers ont pu être faites, attendu que, malgré les neuf *pences* de droit par livre, leur prix équivalait sur les marchés anglais à celui des cafés de production coloniale anglaise. Elles ont été tolérées par la raison que les cafés des plantations coloniales de ce pays ne suffisaient pas à la consommation (*).

Mais il reste maintenant les énormes quantités de cafés, de sucres et d'autres denrées coloniales que le commerce maritime anglais est obligé de prendre en retour des colonies libres, dans lesquelles il a exporté ses produits manufacturés, et qui, à raison du droit de un *schelling* trois *pences* par livre, ou de 1 franc 50 centimes pour les cafés, et de 66 *schellings* par 50 kilo., ou de 82 francs pour les sucres, sont repoussés du marché anglais. Quelle est la destination de ces cafés et de ces sucres ? Le commerce anglais est forcé de les expédier sur le continent et dans d'autres parties du monde (**).

(*) *Report of the Select Committee of the House of Commons on import duties, with the principal evidence.* 1840.

(**) *Ibidem.*

Quelle est la part en importations des principales denrées coloniales qui ont été faites des ports d'Angleterre dans le seul port d'Anvers? Le tableau suivant la détermine pendant chacune des quatre années 1837, 1838, 1839 et 1840. Nous ajoutons à ce tableau deux colonnes qui indiquent les importations faites, pendant les mêmes années, des entrepôts de la Hollande par les voies intérieures et des autres ports d'Europe. Une quatrième constate les quantités importées directement des ports d'outre mer. Les éléments statistiques nous ont manqué pour fixer la part que le commerce maritime anglais, ainsi que celui d'autres

TABLEAU COMPARATIF des principales

MARCHANDISES.		DES PORTS D'OUTRE MER.				DE L'ANGLETERRE.			
		1837.	1838.	1839.	1840.	1837.	1838.	1839.	1840
Café	balles	168,982	148,118	130,850	132,449	14,189	15,322	32,872	29,040
Id.	futailles	45	1	»	13	74	246	13	40
Coton	balles	11,281	29,696	9,909	44,458	12,281	6,342	9,755	7,555
Cuirs	pièces	266,402	249,628	172,928	259,597	11,565	8,604	10,222	15,652
Huile de fabrique	futailles	»	»	»	»	109	31	»	»
Id. de baleine	hectolitres	16,955	34,950	2,500	24,340	175	550	900	1,890
Indigo	caisses	5	»	7	»	1,088	628	274	559
Id.	surons	»	»	60	28	180	10	80	82
Potasses d'Amérique	barils	10,244	11,549	11,449	9,177	1,225	302	1,055	1,822
Id. de Russie	barriques	»	»	»	»	192	2	18	210
Poivre	balles	5,115	5,234	2,547	4,581	2,445	1,955	5,008	1,894
Riz	futailles	2,916	5,570	6,882	8,678	1,686	1,140	977	458
Id.	sacs	»	226	25,495	6,197	12,215	16,640	29,982	25,805
Sucre brut	barriques	»	298	50	50	38	54	21	»
Id. de Brésil	caisses	1,557	1,422	962	1,555	71	112	26	62
Id. de Havane	id.	40,807	55,499	58,750	70,779	9,151	5,225	5,055	2,200
Id.	canastres	4,115	»	6,946	1,442	170	680	869	»
Id.	barils	532	171	4	532	50	206	147	2
Id.	sacs et nattes	102,824	15,856	8,357	12,823	12,896	15,152	25,445	6,556
Tabac	boucauts	5,244	5,633	2,526	6,267	2,980	1,049	581	709
Id.	paniers et ballots.	»	»	»	»	»	»	»	»
Thé	caisses	54	1,242	415	50	1,199	1,322	500	159
Laines	balles	589	217	14	1,069	6,561	1,196	1,458	1,725
Bois de campêche	tonneaux	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. jaune	id.	»	»	»	»	»	»	»	»

nations maritimes ont prise dans ces importations directes des ports d'outre mer. Toutefois, nous ferons suivre ce tableau d'un autre, qui donne les arrivages belges et étrangers au port d'Anvers, pendant les années 1838, 1839 et 1840. Il pourra jeter quelques lumières sur la proportion dans laquelle les importations directes et indirectes ont été faites par le commerce maritime de l'étranger. Les deux tableaux ont été fournis au conseil provincial par la chambre de commerce d'Anvers elle-même.

denrées importées à Anvers depuis 1837.

DES PORTS D'EUROPE.				DE LA HOLLANDE PAR L'INTÉRIEUR.				IMPORTATIONS TOTALES.			
1837.	1838.	1839.	1840.	1837.	1838.	1839.	1840.	1837.	1838.	1839.	1840.
20,901	20,218	15,439	7,070	160,000	96,765	79,293	117,000	364,072	280,423	256,454	305,559
27	»	»	»	»	»	»	50	144	247	15	105
3,086	2,103	2,770	906	480	767	356	550	27,128	39,108	22,768	55,227
6,185	20,105	5,617	15,298	»	552	755	2,495	284,250	278,899	187,522	288,840
909	1,765	1,170	1,489	»	»	»	»	1,018	1,794	1,170	1,489
665	1,500	100	1,510	»	»	»	»	17,775	36,800	3,500	27,540
46	61	86	7	160	151	117	121	1,299	820	484	467
»	2	46	3	»	»	»	»	180	12	186	115
50	169	466	22	»	»	6	»	11,519	12,065	12,976	11,021
4,265	1,550	1,820	826	»	244	»	»	4,457	1,596	1,838	1,036
»	»	»	3	»	»	»	»	7,558	7,187	7,555	6,478
2,067	450	516	»	475	741	248	»	7,144	5,907	8,625	9,136
1,125	667	3,050	»	»	4,081	2,691	29	15,536	21,625	59,218	30,031
109	575	1,571	134	»	»	»	»	147	725	1,642	184
»	»	»	119	»	»	»	»	1,628	1,534	988	1,536
2,732	1,527	4,687	550	»	»	»	»	52,690	62,049	48,492	75,515
1,753	»	5,943	1,679	»	»	»	»	6,016	680	15,698	5,121
60	5	27	»	»	»	»	»	642	380	178	534
2,628	927	2,478	65	»	»	»	»	118,548	27,915	54,278	19,224
1,495	892	253	85	111	400	343	542	7,828	5,974	5,505	7,401
»	»	»	»	2,400	1,200	3,057	1,400	2,400	1,200	3,057	1,400
480	906	550	548	»	»	»	»	1,755	3,470	1,265	757
5,410	7,297	6,475	5,508	255	484	281	»	12,415	9,194	8,228	6,500
»	»	»	»	»	»	»	»	1,092	1,181	2,050	2,450
»	»	»	»	»	»	»	»	76	598	265	175

TABLEAU COMPARATIF

Des arrivages au port d'Anvers en 1838, 1839 *et* 1840.

PAYS DE PROVENANCE.	1838.			1839.			1840.		
	Totaux.	Étrangers.	Belges.	Totaux.	Étrangers.	Belges.	Totaux.	Étrangers.	Belges.
Angleterre	363	186	177	335	153	182	251	111	140
Nord	649	636	13	590	632	28	525	505	20
Hollande	131	42	89	90	25	65	16	14	2
France	114	75	39	109	76	33	77	54	23
Portugal	15	6	9	15	4	11	12	6	6
Espagne	18	17	1	19	16	3	17	17	0
Méditerranée	36	30	6	22	18	4	23	19	4
Turquie et Mer Noire	20	17	3	55	45	10	14	10	4
Brésil	30	20	10	28	20	8	23	26	7
Rio de la Plata	22	22	0	12	10	2	19	17	2
Mexique, Colombie, etc.	3	1	2	4	1	3	6	0	6
États-Unis d'Amérique	80	75	5	41	37	4	92	90	2
Cuba	33	26	7	27	18	9	51	36	15
St-Domingue	21	19	2	23	21	2	18	16	2
Grandes-Indes, Pacifique et Afrique	3	2	1	9	8	1	7	5	2
	1558	1174	364	1179	814	365	1161	914	247

	NOMBRE DE NAVIRES.	TONNAGE.	MOYENNE.
	—	—	—
1838	1,538	257,048	167
1839	1,188	201,477	171
1840	1,172	179,291	153

Dans les arrivages susdits, les bateaux à vapeur sont compris pour voyages et tonneaux en 1838.
» 147 » 49,417 » 1839.
» 120 » 19,751 » 1840.

Il est à remarquer qu'en 1838 et ci-devant, les bateaux à vapeur étaient compris pour leur grand tonnage ou capacité, tandis qu'à partir du 1er juillet 1839 ils ne figurent plus en statistique que pour le tonnage réduit, tel qu'ils acquittent pour le péage de l'Escaut; ainsi, le *Soho*, qui ci-devant était porté pour 530 tonneaux chaque voyage, ne figure plus que pour 94 tonneaux; — *Antwerpen*, 660, aujourd'hui 242; — *Princess*, 572, aujourd'hui 209.

Les observations et les calculs qui précèdent démontrent qu'une véritable défaveur pèse sur nos importations, et, par conséquent, sur nos exportations, non-seulement à raison des priviléges que les puissances coloniales voisines accordent aux importations directes dans leurs ports des produits de leurs possessions d'outre mer, mais aussi à raison des retours que leur commerce maritime, surtout celui de l'Angleterre, est obligé de faire en revenant des colonies indépendantes et de les déverser sur les marchés du continent. Or, les quantités de denrées coloniales qu'à la faveur de notre législation actuelle, le commerce étranger déverse dans nos ports, après les avoir échangées contre ses produits manufacturés, enlèvent dans la même proportion à notre commerce lointain ses éléments d'échanges. Cette situation est d'autant plus nuisible à notre commerce d'exportation que le fret de nos transports maritimes par navigation nationale et étrangère pèse, en grande partie, sur nos cargaisons de sortie.

La chambre de commerce d'Anvers rentre parfois elle-même dans les principes de commerce général que nous soutenons. Dans son *Rapport*, adressé au conseil provincial, elle fixe la quantité de denrées coloniales importées par les eaux intérieures de la Hollande à 9,879 tonneaux, *enlevés*, dit-elle, *à la navigation de long cours*. Puis elle ajoute : « Il est à remarquer que les produits » de l'île de Java, que nous envoie la Hollande, augmentent d'année en année » AU PRÉJUDICE DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE DE LA BELGIQUE ; et ce qui justifie- » rait surtout une mesure restrictive de ces arrivages, c'est que la Hollande, en » forçant par une prime (ou plutôt par des droits différentiels énormes) l'impor- » tation des produits de ses colonies dans les ports de la mère-patrie, encourage » ainsi d'une manière détournée leur réexportation sur les marchés voisins. » Aussi chaque fois que cette même chambre de commerce discute l'importante question qui a pour objet les modifications à apporter à notre législation sur les sucres, elle fait valoir les grands avantages et même la nécessité des relations directes ou des retours que nous faisons en sucres bruts des colonies, pour que le pays puisse exporter avantageusement dans ces colonies les produits nationaux. Nous lisons encore dans son susdit *Rapport* ces lignes, par lesquelles elle s'associe ouvertement aux motifs que nous développons pour démontrer la nécessité d'établir des relations directes et de fournir à notre commerce lointain d'exportation des éléments de retour. « Comme le sucre exotique à l'importa- » tion, dit-elle, et le sucre raffiné à l'exportation, sont les principaux soutiens » de la navigation tant nationale qu'étrangère, le pays a le plus grand intérêt » à ménager ce commerce : *Sinon, nos relations avec les colonies sont inter-* » *rompues ; les produits belges ne pourront plus y arriver, si nous fermons le* » *débouché intérieur au sucre brut, souvent le seul article que ces pays offrent* » *en retour*..... Le commerce du sucre exotique est l'auxiliaire indispensable de » la navigation, de nos relations avec les régions transatlantiques *et de nos* » *exportations de fabricats indigènes*. Ainsi la prospérité des raffineries de sucre » de canne réagit puissamment sur celle des autres branches les plus produc- » tives du travail national. »

Ces observations, puisées dans la connexité que présentent les faits commerciaux, lorsque les exportations et les importations sont combinées, sont de la plus grande justesse ; mais nous comprenons difficilement la raison pour laquelle la chambre de commerce d'Anvers n'applique pas ces principes à toutes

les opérations commerciales qui s'exécutent dans les pays lointains ; car elle ne propose à l'enquête que des mesures pour entraver nos relations avec les entrepôts d'Europe. Comme déjà nous l'avons fait remarquer, ce système n'aurait d'autre résultat que celui d'empêcher les fabricants et les marchands du pays de négliger, dans des circonstances exceptionnelles, le marché d'Anvers, et de s'approvisionner sur les marchés voisins. L'exécution de ce système présenterait des désavantages, sans qu'elle pût offrir aucune compensation réelle aux intérêts généraux du pays. Les importations étrangères ne seraient pas, il est vrai, faites par voies d'entrepôt, mais elles seraient remplacées par les importations étrangères opérées en droite ligne de pays transatlantiques. L'impartialité nous impose le devoir de faire remarquer que la majorité des négociants d'Anvers, qui ont assisté à l'enquête, n'a pas partagé ces vues rétrécies, et que, dans l'intérêt de nos exportations, elle a réclamé un système maritime protecteur plus efficace, fondé sur des bases plus larges et plus sûres.

En Angleterre, l'indispensable nécessité des retours pour exporter au loin les produits nationaux est généralement reconnue sans contestation aucune. Le rapport de l'enquête parlementaire, présenté, en 1840, à la Chambre des Communes, n'élève à cet égard aucun doute; mais il est rempli de recherches pour trouver des cargaisons de retour, afin de maintenir et d'étendre les exportations que l'Angleterre fait dans les pays lointains. Son marché extérieur le plus considérable était, il y a peu d'années, celui des États-Unis. A raison des progrès que fait ce dernier pays, tant en fabrications indigènes qu'en politique protectrice de ses industries, la marché le plus favorable aux exportations de l'Angleterre est aujourd'hui celui du Brésil. D'après la *Revue d'Édimbourg*, nous avons évalué, page 20, la moyenne annuelle de ses exportations dans ce pays à 65,875,000 francs. Ce chiffre est présenté par les documents parlementaires; mais la douane du Brésil le porte, pour les dernières années, à 125,000,000 de francs, et il est admis par des négociants anglais, interrogés par cette commission d'enquête parlementaire. Cette commission émet aussi l'opinion que ce dernier chiffre aurait pu être doublé, si les retours du Brésil en café et en sucre avaient pu être opérés directement, pour la consommation intérieure, par la navigation commerciale de l'Angleterre. Nous continuerions d'ouvrir le marché du Brésil aux produits de l'Angleterre et de le fermer aux nôtres, si nous persistions dans notre législation actuelle qui lui permet d'importer par sa navigation, soit en droite ligne, soit de ses entrepôts, les cafés du Brésil dans nos ports, et de déverser sur nos marchés les sucres de cette même provenance, importés de ses entrepôts par navigation belge.

Le seul port de Rio a exporté, en 1839, 61,556 tonneaux de café, représentant 137,885,440 livres. Ces cafés sont transportés dans les ports européens par la navigation commerciale des nations maritimes et industrielles qui les prend en retour. Celle de l'Angleterre en ramène de grandes quantités qu'à raison des droits élevés imposés sur les cafés étrangers, elle est forcée de déverser dans les ports européens. Il en est de même des sucres du Brésil qui lui fournissent aussi des cargaisons de retour. St-Domingue, autre colonie indépendante de possessions européennes, exporte annuellement 50 millions de livres de café. L'exportation annuelle de l'île de Cuba est de 750,000 caisses de sucre. Les importations de toute provenance de cette denrée dans nos ports s'élèvent à 20,000,000 de kilog. ou à 20,000 tonneaux. Elles emploient 66 navires de 300 tonneaux, ou

100 de 200 tonneaux. On porte la consommation de la Belgique en cafés à la contenance de 60 navires de 300 tonneaux. Ces deux denrées coloniales sont les éléments les plus favorables aux échanges commerciaux avec les pays lointains de production. Elles donnent lieu à une grande navigation commerciale qui pourrait s'étendre à mesure que nous les importerions par nos navires, non-seulement pour la consommation intérieure, mais aussi en transit et pour la réexportation. Si nous n'accordons pas une protection plus efficace aux importations directes de ces denrées coloniales et de toutes les autres, faites par navires nationaux, les échanges de produits nationaux au Brésil, à l'île de Cuba, à St-Domingue, à Singapore, à Manille et dans d'autres contrées transatlantiques continueront d'être acquis au commerce étranger. Une protection plus efficace, accordée à nos importations directes, produirait plusieurs avantages considérables :

1° Elle nous mettrait en communication avec les pays de production et imprimerait une grande impulsion à nos échanges commerciaux.

2° Si un transit partiel s'établit chez nous, il est possible qu'à l'aide des facilités que nous accordons à ce commerce, nous créions pour la consommation extérieure un marché de cafés de toutes provenances, à l'exception du café Java qui est irrévocablement acquis au marché hollandais. Nos propres importations pourront alimenter et augmenter ce marché, et plus nous importerons par notre propre navigation, soit pour la consommation intérieure, soit en transit, plus nous possèderons de moyens d'exporter. Ce marché de cafés ne peut s'établir au moyen d'importations indirectes de cette denrée, faites par l'intermédiaire des entrepôts d'Europe. Ce seraient des importations de seconde main, chargées d'un grand nombre de frais accessoires qui en augmenteraient les prix. Dès lors la création de ce marché serait impossible.

3° En attirant chez nous un marché de cafés Brésil, St-Domingue et autres, nous diminuerons la consommation intérieure du café Java. Il ne peut nous servir de moyens d'échanges commerciaux dans les pays lointains. La Hollande attire dans ses ports l'importation de ce café, en lui accordant une protection différentielle énorme. Plus nous consommerons des cafés d'autres provenances, plus aussi nos moyens d'échanges augmenteront.

4° La diminution de la consommation du café Java pourrait amener la Hollande à nous accorder un accès à ses colonies, ou à lui conseiller de nous faire des concessions équivalentes à celle de prendre ses cafés en quantités plus considérables. Aucune nation ne cède à une autre une part d'avantages qu'elle possède, à moins qu'elle n'y soit contrainte par des désavantages qui se rattachent à son système trop exclusif, et qui peuvent être enlevés par d'équitables concessions mutuelles.

5° Si des colonies se détachent, par des causes quelconques, de la mère-patrie, et que nous ayons établi le système des relations directes et développé notre navigation commerciale, nous pourrons prendre notre part d'avantages que l'indépendance de ces colonies présentera au commerce européen.

6° On s'attend à des relations commerciales avec la Chine plus ouvertes et plus faciles. En possession d'une marine marchande, augmentée par la protection accordée à ses retours, nous pourrons nous livrer aux exportations et aux importations auxquelles cet empire, si peuplé et si productif en produits dissimilaires, pourrait convier les nations européennes.

7° La Législature ayant rempli envers l'industrie du pays ses devoirs, en lui accordant toutes les facilités d'exportation, il restera à notre fabrication à remplir les siens envers le commerce et à utiliser les moyens de placer ses produits. Nous possédons plusieurs industries dont les produits réalisent les conditions de l'exportation, et qui ne s'exportent pas d'une manière régulière et suivie, parce que, sous la législation actuelle, les moyens de les échanger contre les produits lointains manquent à notre commerce maritime. Si les autres industries, moins avancées, ne cherchaient pas à atteindre le perfectionnement et le bon marché de leurs produits, si ceux-ci ne pouvaient rivaliser sur les marchés lointains avec les produits similaires que les autres nations industrielles exportent sur ces marchés, les moyens, fournis par la législation au commerce, seraient inefficaces. Toutefois, dans ce cas, la Législature se serait déchargée de sa responsabilité envers ces industries arriérées, et celles-ci lui imputeraient injustement les entraves que leurs produits éprouveraient à l'exportation.

§ XV.

Traités de réciprocité

Les nations, en se faisant des concessions réciproques, basées sur une égalité d'avantages, concluent entre elles des *traités de commerce*, des *traités de navigation* et des *traités de commerce et de navigation*.

La réciprocité des *traités de commerce* consiste dans l'abaissement mutuel des tarifs de douane. Tel est un des traités conclus entre l'Angleterre et la France, et celui dont la négociation est pendante entre ces deux nations.

Les *traités de navigation* laissent subsister les tarifs de douane. Leur réciprocité a pour objet l'assimilation des navires, quant aux droits connus sous la dénomination de *droits de port*, tels que ceux de tonnage, de pilotage, de fanal, de quarantaine, etc. Les navires de l'une nation sont soumis dans les ports de l'autre aux mêmes conditions de navigation. Ils payent à l'importation les mêmes droits de port, et à l'exportation ils jouissent souvent des mêmes avantages. Tels sont les traités que l'Angleterre a conclus, en 1815, avec les États-Unis; en 1824 avec la Prusse, le Danemarck, l'Oldenbourg et les villes anséatiques; en 1825 avec le Mecklembourg, la Colombie et les provinces unies de Rio de la Plata; en 1826 avec la France, la Suède et le Mexique; en 1829 avec l'Autriche; en 1834 avec la Sardaigne; en 1836 avec l'Espagne; en 1837 avec la Toscane et la Hollande; en 1838 avec les Deux-Siciles; en 1841 avec l'union allemande. L'Angleterre a conclu de semblables traités de navigation avec la Norwége, le Hanovre et la ville de Francfort. A l'expiration des traités, ils ont été renouvelés. Tel est aussi le traité que la France a conclu avec les États-Unis. Telles sont aussi les conventions dans lesquelles la Belgique est entrée avec une trentaine d'États. Quelques-uns des susdits traités, outre les droits différentiels de ports, suppriment aussi ceux qui affectent l'importation des marchandises; mais, dans tous les cas, les tarifs de douane sont maintenus de part et d'autre.

Les *traités de commerce et de navigation* réunissent ces deux caractères de réciprocité : l'abaissement mutuel, à des conditions convenues, des droits de douane et l'assimilation des navires. Tel est le traité que l'Angleterre a conclu,

en 1810, avec le Portugal et le Brésil (*); tel est aussi celui de 1841, conclu entre la France et la Hollande.

Plusieurs conséquences d'une importance très-grave résultent de ce nombre comparé de conventions internationales.

1° Quoique les *traités de commerce* soient les plus importants dans leurs effets, même les seuls qui, sous le rapport de l'exportation des produits mutuels, exercent de l'influence, et, par conséquent, les plus avantageux aux transactions internationales, cependant leur nombre, comparé à celui des *traités de navigation*, est insignifiant. C'est l'Angleterre qui, la première, a commencé, sous prétexte de liberté de commerce et dans ses intérêts exclusifs, à prêcher les traités de réciprocité navale, tandis que, jusqu'à cette heure, elle a persévéré dans toute la rigueur de son tarif prohibitif, et qu'elle a repoussé toute transaction commerciale entre ses produits manufacturés et ceux des nations avec lesquelles elle a conclu des *traités de navigation*. La force des choses avait concentré, pendant les guerres continentales, le commerce maritime sur les marchés anglais. Les pays d'outre-mer s'étaient vus forcés d'envoyer leurs productions en Angleterre. Elle était devenue l'*emporium generale*. Avec son coup d'œil juste et rapide, elle comprit, dès les premiers jours de la restauration, que, si elle n'avisait aux moyens d'atténuer les effets de la paix maritime qu'elle redoutait, une partie considérable du commerce général lui échapperait progressivement. La liberté des mers était devenue une conséquence nécessaire de la paix européenne. L'Angleterre prévoyait que toutes les nations maritimes se seraient efforcées de reconstruire leur marine marchande et de prendre une part dans le commerce lointain. Ses craintes s'étendaient aux industries des États européens qui auraient fait des progrès à mesure que leur navigation marchande se serait développée et se serait mise en relation directe d'échanges commerciaux avec les contrées transatlantiques. Afin de conserver, autant que possible, le commerce général et d'entraver les progrès commerciaux et industriels du continent et de l'Amérique du nord, l'Angleterre assembla, dès 1814, commissions sur commissions pour aviser aux moyens d'atteindre ces résultats. Plusieurs mesures furent successivement proposées. Toutes présentèrent des inconvénients graves; elles furent rejetées. Enfin, elle s'arrêta à deux moyens qui lui semblaient réunir les conditions requises. L'un consistait dans les traités de réciprocité en navigation maritime, à l'exclusion des *traités de commerce;* l'autre était la création du système d'entrepôt (**).

Par le premier moyen l'Angleterre avait la certitude 1° qu'elle aurait importé facilement ses marchandises dans les États européens; 2° qu'elle aurait conservé à son industrie la consommation intérieure; 3° qu'en important par sa navigation dans les divers pays de l'Europe ses produits manufacturés, elle en aurait rapporté les produits bruts dont elle éprouve un besoin indispensable; 4° que, par l'exportation de ses fabricats et des produits d'outre-mer dans les

---

(*) Le Brésil seul accorda, de son côté, des concessions douanières à l'Angleterre.

(**) *John W. Buckle, esq. on behalf of the Brazil committee to the lords' committee for trade and plantations, submitting the expediency of certain alterations of the revenue laws, with a view of making this country an entrepot.* July 13th 1814.—*Speeches of the Right Hon. W. Huskisson in the House of Commons*, friday, the 12th of may, 1826, and monday, the 7th of may, 1827.

États du continent, par l'activité de son commerce extérieur et par la supériorité de sa navigation marchande, elle aurait entravé considérablement les progrès de l'industrie des États européens, la création de leur marine commerciale, le développement de leur commerce maritime et de leurs relations directes avec les contrées transatlantiques. Afin d'atteindre plus sûrement sont but, elle persista dans sa politique prohibitive relativement à l'importation dans ses ports, par navires étrangers et pour la consommation intérieure, de tous les produits transatlantiques. Elle maintint rigoureusement le système des provenances et des importations directes par navires nationaux et par navires appartenant aux pays de production. Eux seuls sont, jusqu'à cette heure, autorisés à importer dans ses ports les produits de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique. Elle connaît l'immense importance du commerce des échanges en articles dissimilaires. Sa vieille expérience et ses prodigieux succès en industrie d'exportation et en commerce maritime lui conseillent de ne pas se départir de ce système qui a été et qui est encore, en grande partie, la source de sa prospérité. Cependant, tout en refusant aux États européens la faculté d'importer dans ses ports, pour la consommation intérieure, les produits transatlantiques, sous prétexte que ses lois s'y opposent, elle ne cesse d'obséder ces États pour obtenir la même faculté. C'est ainsi que l'Angleterre entend la réciprocité internationale.

Par l'autre, c'est-à-dire par son nouveau système d'entrepôt qu'elle n'avait jamais pratiqué, l'Angleterre espérait que les colonies libres, aussi bien que l'industrie européenne, auraient continué de diriger leurs produits sur ses entrepôts pour être réexportés par son commerce extérieur et par sa navigation marchande, et qu'elle aurait ainsi conservé en grande partie son marché général et son monopole commercial. Afin de mieux réaliser cette prévision, elle se relâcha sur un point de son système de navigation. Elle permit que les produits d'un État européen, une première fois débarqués dans les ports d'un autre État européen, fussent importés en Angleterre par des navires appartenant à ce dernier État.

Ce système d'entrepôt n'a pas entièrement répondu aux prévisions de l'Angleterre. Les nations maritimes de l'Europe ont compris l'immense importance du commerce direct d'échanges, et n'ont pas voulu se servir du transit anglais. Aussi, d'autres ports du continent, favorablement situés, lui ont enlevé une grande partie de son transit. L'Angleterre a réussi à créer à Liverpool un marché surtout de cotons. Elle le doit particulièrement à l'énorme consommation qui se fait de cette matière première dans le voisinage de cette ville (*), et à la masse de ses capitaux qui lui permettent de faire des avances au commerce de cotons des États-Unis, du Brésil, de l'Égypte et d'autres pays de production.

Mais le premier moyen, celui des traités de réciprocité maritime, a complétement réussi à l'Angleterre. Tandis que *Wighs* et *Tories* s'appuyaient ouvertement dans le parlement sur cette politique commerciale, sur les motifs qui l'avaient dictée et sur les divers buts, indiqués ci-dessus, que l'Angleterre se proposait d'atteindre au moyen de cette politique, sa diplomatie extérieure, accréditée près les États étrangers, épuisa toutes les ressources de l'habilité et

(*) L'Angleterre consomme chaque année 1 million 300,000 à 1 million 400,000 balles de coton.

de la ruse pour faire accroire à ces États que les traités de réciprocité navale étaient tout à fait dans leurs intérêts. L'Angleterre y attacha une importance considérable. Elle déploie encore aujourd'hui une activité incessante pour atteindre sont but. Aussi il n'est pas de nation qui ait négocié un plus grand nombre de *traités de navigation*, et qui ait persisté, en même temps, avec plus d'opiniâtreté, dans toute la rigueur de son tarif prohibitif; de sorte que, malgré les traités de navigation que de nombreux États ont conclus avec elle, ces derniers n'ont pu importer en Angleterre un tonneau de plus de produits manufacturés. Quant à leurs produits naturels dont l'Angleterre éprouve un besoin indispensable, ils les auraient importés dans les ports anglais sans *traités de navigation*.

Cependant l'Angleterre n'a pas réussi à tromper les vieux États maritimes. La Russie a résisté à toutes ses sollicitations; elle n'a pas même voulu admettre à travers son territoire le transit en Perse des marchandises anglaises. L'Espagne n'accepta qu'un traité de simple navigation, basé sur l'assimilation des droits de ports. La Hollande lui refusa, jusqu'en 1837, même des conditions faciles de transit pour ses marchandises. Si alors la Hollande céda aux longues et pressantes sollicitations de l'Angleterre, c'est que, comme déjà nous l'avons fait remarquer, elle avait acheté à la diplomatie anglaise des compensations dans le traité des 24 articles, et qu'ensuite la Belgique, par ses démonstrations menaçantes en commerce de transit, la força à traiter avec l'Angleterre. Toutefois, si la Hollande a cédé sur le transit, elle a maintenu son commerce direct par ses lois latérales et par son système colonial. La France s'appropria le système anglais et l'Angleterre n'obtint d'elle qu'un traité de réciprocité maritime, restreinte à l'importation mutuelle des produits de leur sol et de leur industrie, assujettie, de part et d'autre, aux tarifs de douane. Mais, craignant la concurrence du commerce maritime des États-Unis et l'accroissement de leur marine marchande, déjà si colossale, et celui de leurs industries, l'Angleterre, comme la France, leur refusa un traité de réciprocité, basé sur l'importation mutuelle de marchandises de toute provenance.

Plusieurs nations, avec lesquelles l'Angleterre a contracté des traités de navigation, commencent à comprendre leur position désavantageuse. Le Brésil ne veut plus renouveler son *traité* avec l'Angleterre, à moins que celle-ci, par un *traité de commerce* plus équitable, ne consente à consommer ses sucres et ses cafés. Les États-Unis lui adressent la même menace, si elle ne veut admettre ses céréales et ses farines à la consommation intérieure. Ils viennent de les mettre en partie en exécution par leur dernier tarif, par lequel ils entravent considérablement plusieurs importations anglaises en articles manufacturés. Les divers États allemands ouvrent aussi les yeux. La presse germanique porte chaque jour plus de lumières et de conviction dans les esprits. La position des États-Unis ressemble à celle de l'Angleterre. Leur industrie fait, chaque année, des progrès considérables. Le développement de leur commerce extérieur et de leur marine marchande est immense. Aussi, conduits par les mêmes intérêts, ils suivent la même politique commerciale. D'un côté, ils protégent leurs industries similaires contre les importations étrangères par un tarif de douanes rigoureux, de manière que les échanges commerciaux sont impossibles sous tels rapports et difficiles sous tels autres. De l'autre, dans l'intérêt de leurs propres échanges commerciaux et dans celui de leur marine marchande, ils développent, comme

l'Angleterre, une avidité extraordinaire pour conclure des traités de navigation par lesquels ils sont autorisés à importer dans les ports de la partie contractante des marchandises de toute nature et de toute provenance; mais lorsqu'ils échouent dans leurs tentatives, ils se contentent, dans le même intérêt, de traités fondés sur l'importation réciproque des produits du sol et de l'industrie, et même ils acceptent, au pis aller, des traités de simple navigation, basés sur l'assimilation des droits de port, tels que ceux de tonnage, de pilotage, de fanal, etc

2° Les articles dissimilaires ont été presqu'exclusivement les éléments du petit nombre de *traités de commerce* qui ont été conclus. Cette cause et le système protecteur des nations ont empêché qu'un plus grand nombre de traités de cette nature aient été négociés. Les faits étant les seules bases de raisonnements justes et positifs, on peut en conclure qu'à moins de posséder, de part et d'autre, des produits dissimilaires, il est peu probable que la Belgique parvienne à négocier des *traités de commerce*, basés sur un abaissement mutuel des tarifs assez considérable pour déterminer des échanges internationaux de quelqu'importance. Encore faut-il distraire du nombre très-restreint de ces productions dissimilaires celles qui sont impérieusement réclamées par les besoins étrangers. Tels sont plusieurs produits agricoles du pays dont la consommation animale ou industrielle de l'étranger ne peut se passer. Ce serait une déception de faire entrer ces produits, comme éléments de concessions, dans les conventions. Ils ont été exportés dans l'absence de tout traité; ils continueront de l'être. Le besoin ne réclame pas l'appui des transactions. La négociation de *traités de commerce* sur des articles de production similaire est hérissée de difficultés et d'obstacles. Nous en avons assigné les causes au § III.

3° Les *traités de navigation* laissent subsister les tarifs de douane dans toute leur rigueur. Il est évident que ces traités, conclus avec les États industriels de l'Europe, ne peuvent ouvrir des débouchés à notre industrie. Quoique nos navires reçoivent dans les ports de ces États un traitement national, nos marchandises n'y rencontrent pas moins l'obstacle insurmontable de leurs tarifs qui les repoussent de leurs marchés. Il faut même comprendre dans ces États l'Amérique du Nord dont le système protecteur suit la progression de son industrie. Il n'est pas de preuve plus convaincante de l'inefficacité de ces traités que les nombreuses conventions de navigation réciproque que la Belgique a signées. Quels sont les débouchés que le pays a ouverts au moyen de ces conventions? La réponse est dans les réclamations qu'à l'égard de notre commerce extérieur, la Chambre des Représentants et le pays tout entier n'ont cessé de faire entendre pendant que ces conventions étaient en pleine vigueur; elle est dans l'aveu des divers ministères et dans les causes qui ont provoqué et sanctionné l'enquête; elle est dans l'opinion unanime que le pays, interrogé par l'enquête, a émise sur la première des trois questions qui lui ont été proposées. Si donc les *traités de navigation*, paralysés qu'ils sont dans leurs effets par les tarifs de douane, pouvaient laisser quelque doute sur leur inefficacité relativement à l'exportation de nos produits, les faits sont là pour le dissiper. Cependant, dans l'aveu de tous, quelle que soit leur opinion sur les moyens de commercer à l'extérieur, c'est à l'accroissement de nos exportations, et non aux intérêts exclusifs de notre marine, que tout, dans notre système commercial à fonder, doit être subordonné.

Il est même résulté des traités de simple navigation, que la Belgique a con-

clus avec un grand nombre d'États maritimes, des conséquences qui ont nui à ses intérêts commerciaux. La surtaxe des droits de tonnage ayant été supprimée, l'infériorité du tarif de douane de la Belgique, comparé à ceux de ces États, leur a facilité l'importation de leurs marchandises similaires, tandis qu'à cause de l'élévation de leurs tarifs, cette même suppression dans leurs ports n'a pas permis à la Belgique de recueillir de ces conventions les mêmes avantages. Ensuite, l'assimilation, quant aux droits de port, des navires appartenant à ces États a facilité les importations des marchandises transatlantiques dans les ports de la Belgique où, à l'exception du thé et du sucre, les produits de toute provenance sont admis, indirectement des entrepôts d'Europe et en droite ligne, aux mêmes avantages. Le résultat en a été que presque tous les éléments d'échanges avec les pays d'outre-mer ont été enlevés au commerce maritime national, que celui-ci a été frappé d'impuissance dans ses mouvements de progression, et que le pays s'est vu, en grande partie, restreint au commerce de commission.

4° Eu égard, d'un côté, à la presqu'impossibilité de négocier avec les États européens des *traités de commerce* d'une nature assez importante pour exercer une influence remarquable sur nos transactions internationales, et, de l'autre, à la stérilité des *traités de navigation* conclus avec ces mêmes États, il ne reste à la Belgique d'autre ressource, pour s'ouvrir de nouveaux débouchés et pour accroître ses exportations, que celle d'établir et de multiplier, par toutes les voies pratiquées par les nations européennes, des relations directes avec les contrées transatlantiques, surtout avec celles dont les productions ouvrent par leur dissimilarité un vaste champ aux échanges commerciaux. Là, aucun obstacle ne s'oppose à l'accroissement de nos débouchés. L'identité des produits n'élève pas, dans ces contrées, des barrières aux relations commerciales. Loin d'entraver dans leurs ports notre commerce maritime, il est dans leur intérêt de l'attirer. La plupart n'ayant pas de navigation de long cours, elles éprouvent le besoin indispensable de la marine marchande des nations européennes pour recevoir les besoins de leur consommation et pour exporter leurs produits. C'est le commerce maritime de l'Europe et des États-Unis qui exploite ces marchés lointains. Ce serait une politique peu habile, coupable même, que celle qui, d'un côté, continuerait de s'abandonner à l'espoir peu fondé de négocier avec les États européens des *traités de commerce* de quelque portée, et qui, de l'autre, persisterait dans la négligence de prendre les mesures propres à ouvrir dans les pays d'outre-mer des débouchés à l'industrie nationale. Le Gouvernement et la législation doivent au commerce maritime et à l'industrie du pays les moyens d'atteindre ce but, d'autant plus que la possession des débouchés lointains ne met aucun obstacle aux négociations éventuelles avec les États d'Europe. Ces moyens consistent dans les faveurs efficaces accordées aux importations directes de denrées transatlantiques, effectuées, en échange de nos produits, par le commerce maritime belge. Les relations directes avec les pays lointains s'établiront. Le commerce national pourra vendre sur nos marchés ses cargaisons de retour à des prix inférieurs à ceux des importations opérées par le commerce étranger. La défaite facile des retours imprimera une grande impulsion aux exportations et animera les échanges commerciaux. Il est aussi utile de négocier, sur des bases avantageuses et équitables, que nous indiquerons plus loin, des traités de réciprocité avec les nations lointaines qui

exigent ces traités et chez lesquelles, sans ces conventions, nous ne serions pas reçus sur le pied des nations les plus favorisées.

Si, par la suite, il devenait possible de négocier des *traités de commerce* avec des nations européennes, l'extension que nos exportations lointaines auraient reçue de la protection de nos lois, ne mettrait aucun obstacle à leur conclusion. Les relations établies avec les pays transatlantiques sont, en pratique et dans les usages internationaux, indépendantes des conventions par lesquelles deux nations européennes facilitent l'importation réciproque de leurs produits. Toutes les autres nations maritimes et industrielles, convaincues de la presqu'impossibilité de négocier des *traités de commerce*, et désirant, d'ailleurs, d'accroître leurs exportations, recherchent avec avidité les débouchés lointains, afin de les exploiter dans l'intérêt de leur industrie. Elles accordent dans leurs ports à leur commerce maritime des faveurs efficaces dont le commerce étranger ne jouit pas. Si, après de longs et pénibles efforts, il leur arrive de conclure un *traité de commerce* avec un autre État, elles sont en possession d'une double source de prospérité.

Attendu que les pays lointains peuvent seuls ouvrir de nouveaux débouchés à notre industrie, il importe d'examiner les deux questions suivantes : *Avec quelles nations transatlantiques la Belgique négociera-t-elle, dans l'intérêt de l'accroissement de ses exportations, des traités de réciprocité? — Quelles sont les bases sur lesquelles il convient que, dans le même intérêt, ces traités soient fondés?*

Il résulte des considérations dans lesquelles nous sommes entrés relativement aux conditions d'où dépendent la possibilité du commerce international, que les nations lointaines qui offrent la plus grande somme d'avantages sont :

1° Celles dont les productions ne sont pas les similaires des nôtres. Ces nations consomment nos produits; nous consommons les leurs. Les besoins mutuels sont les plus grands stimulants et même les seuls éléments du commerce. Ils provoquent les échanges commerciaux les plus sûrs, les plus réguliers et les plus abondants. Sans échanges, un commerce normal et suivi avec les pays lointains est impraticable. La statistique commerciale de la France prouve que les échanges que ce pays opère avec un *seul* des îlots qu'elle appelle ses *colonies*, sont plus considérables que ses transactions commerciales avec aucun des États les plus florissants et les plus populeux du continent, tels que la Prusse, l'Autriche, la Russie. Son commerce avec ses colonies, d'ailleurs si peu peuplées, occupe la moitié de ses navires de grande navigation et le tiers du tonnage de son commerce au long cours (*). Comparez ensuite les exportations de la France vers les colonies libres avec ses exportations en produits similaires dans les États européens, vous trouverez que la différence en faveur des premières est considérable. Ce résultat est dû à la dissimilitude entre les produits de la France et ceux des pays lointains, par conséquent aux besoins mutuels, à l'absence des tarifs exclusifs, à la marine marchande de la France, qui lui sert de moyens de transport, et à la protection qu'elle accorde aux retours de sa grande navigation.

2° Les nations dont la population et le luxe suivent la progression de leurs productions dissimilaires. Chez elles le cercle des achats et des ventes est plus étendu que chez les autres.

(*) *Journal des Débats*, 1838.

3° Les nations qui ont peu ou pas de navigation de long cours. Elles éprouvent la nécessité du commerce maritime pour l'exportation de leurs produits et pour l'importation de leurs besoins. Elles sont, en conséquence, très-disposées à vous accorder, dans les traités, des conditions favorables. Le commerce maritime belge, favorisé dans ses retours, se mettra, sans obstacle, avec elles en relations directes et suivies, et les échanges commerciaux s'établiront avec facilité.

Les deux Indes, l'Asie centrale, l'Afrique, le Brésil, les autres contrées de l'Amérique du Sud, le Levant offrent les trois conditions favorables que nous venons d'énumérer. Si, à la suite de sa guerre actuelle, la Chine ouvre aux européens un commerce plus libre, les nations qui ont le bonheur de posséder une navigation de long cours feront avec ce pays, si peuplé et si riche en productions dissimilaires, des échanges considérables.

Il existe dans les contrées transatlantiques des ports de commerce qui accordent à la marine marchande de l'Europe les plus grandes facilités. Ne possédant pas eux-mêmes de navigation de long cours, leur existence commerciale dépend de la navigation étrangère. Il n'est pas même nécessaire de traiter de réciprocité avec ces ports; ils reçoivent tous les navires étrangers sur le même pied. Mais notre navigation commerciale, n'étant pas favorisée efficacement dans ses retours, ne peut, à cause de leur éloignement et de l'élévation des frets, entretenir avec ces ports, ni avec les autres ports éloignés, si favorables à l'extension de nos débouchés, un commerce *régulier* et *suivi*. C'est sur le besoin impérieux de faire des retours avantageux que sont fondés les droits différentiels qui favorisent les importations faites par le commerce maritime des nations.

Les États-Unis de l'Amérique du Nord, à cause de leur position industrielle, commerciale et navale, offrent moins de chances de succès à l'exportation de nos produits. Bien que leur population, leur luxe, et, par conséquent, leurs besoins soient constamment en progression, et qu'ils aient à nous fournir des produits naturels que nous ne possédons pas, tels que leurs cotons, leurs potasses, leurs riz et quelques espèces de tabacs; un grand obstacle s'opposera à l'importation dans leurs ports d'un grand nombre de nos produits. Ils les fabriquent eux-mêmes, et, dans l'intérêt de leurs industries, ils accordent à leurs fabricats une protection de 20 p. c. *ad valorem*. La progression de leurs industries, les similaires des nôtres, est incessante. Il n'est pas de nation transatlantique qui, sous le rapport industriel, fasse des progrès plus sûrs, plus rapides et plus universels. Aussi il n'existe pas dans les contrées d'outre-mer de nation plus active, plus douée de toutes les qualités qu'exige le génie industriel, plus entreprenante, plus riche en matières premières et en ressources pour produire celles qui lui manquent. Les échanges avec un pareil État se rétrécissent nécessairement dans la proportion des besoins auxquels il pourvoit lui-même. Cette situation des États-Unis diminue considérablement nos moyens d'accroître nos exportations dans ces États. Pour protéger leurs industries, ils continueront d'entraver, par leurs tarifs, l'importation des produits étrangers qui s'identifient avec les leurs. Depuis longtemps ils ont manifesté ces intentions protectrices. Le dernier décret qu'ils viennent de porter en matière de douanes, par lequel ils frappent d'un droit de 20 p. c. tous les articles étrangers qui, auparavant, acquittaient des droits moindres, ou qui, jusqu'à présent, avaient été exempts de tout droit, dénonce ouvertement leur politique commerciale. Ils entreront de plus en plus dans ce système restrictif, car nulle nation n'exerce sur son gouvernement une

action plus directe et plus violente. Ajoutez à l'élévation de ces droits les frais de commission, d'embarquement et de débarquement, d'emmagasinage, d'assurance et de transport, dont les derniers montent à 50 francs par tonneau, et vous aurez la mesure de la concurrence que nos produits pourront faire aux mêmes produits de l'Amérique du Nord.

Ces faits ont produit le même effet sur l'opinion du commerce anglais. Il considère le tarif des États-Unis comme très-hostile (*). Cette cause, ajoutée à la progression de leur industrie, lui fait craindre un grand décroissement d'exportations vers ce pays. Déjà les faits ont en partie justifié ces craintes. L'Amérique septentrionale était autrefois le meilleur débouché pour l'industrie anglaise; aujourd'hui c'est le Brésil.

Les États-Unis peuvent donc, en grande partie, être assimilés aux États européens qui, pour protéger leurs industries, excluent, par leurs tarifs, celles qui, en Belgique, en sont les similaires. Un *traité de navigation* avec les États-Unis, qui laisse subsister leur tarif de douane, ne peut donc exercer beaucoup d'influence sur l'accroissement de nos importations dans ces États. Nous ne possédons pas de produits naturels qu'ils ne possèdent eux-mêmes. Quant à nos produits manufacturés, il en est peu qu'ils ne fabriquent et qu'ils n'imitent. Ils sont d'ailleurs beaucoup plus à même de les approprier à leurs goûts, à leurs habitudes et à leurs besoins.

Nous prouverons, par quelques faits statistiques, nos assertions sur les progrès que plusieurs grandes industries des États-Unis ont faits sous un tarif protecteur, très-hostile aux mêmes industries étrangères.

Depuis longtemps les Américains se vantent de consommer à peu près le quart de leur immense production en coton. Sous le rapport des manufactures de coton, les Anglais eux-mêmes les considéraient déjà, en 1827, comme des rivaux formidables (**). Aujourd'hui, en tissus communs, ils ont atteint le niveau de l'Angleterre. Ils exportent 20 à 25 millions par an en toiles de coton. Pendant les 5 à 6 dernières années, ils en auraient exporté 40 à 60 millions en Asie, notamment en Chine, dans les Iles Philippines, dans tout l'Archipel indien, dans toute l'Amérique du Sud et ailleurs, s'ils n'avaient pas abusé de la circulation de leur papier-monnaie, abus qui, en élevant considérablement le prix de l'argent, a fait monter celui de revient de leurs cotons manufacturés de 25 à 33 1/3 p. % (***). Il ne sera pas inutile de faire remarquer ici que les États-Unis ne doivent pas exclusivement ces succès en exportation de tissus de coton au niveau des mêmes tissus anglais qu'ils ont atteint en qualités et en prix; ils les doivent aussi à leur propre marine marchande, efficacement protégée dans ses retours, sans laquelle la plus grande partie de ces exportations n'eût pu être opérée. Sans aucun doute, ni la marine commerciale de l'Angleterre, ni celle de la France, n'auraient exporté des États-Unis, sur les marchés lointains, des tissus de coton que ces deux nations produisent dans les mêmes qualités et dans les mêmes prix, et qu'elles exportent sur les mêmes marchés lointains.

(*) *Edinburgh Review*, january 1841, n° 146. — *Report of the Select Committee of the House of Commons on import duties;* 1840.

(**) Huskisson, Discours prononcé, en 1827, au Parlement anglais.

(***) *Edinburgh Review*, january 1841, n° 146. La dernière statistique des États-Unis porte l'exportation de leurs manufactures de cotons communs seulement à fr. 19,157,877-80.

C'est donc à leur propre marine commerciale que les États-Unis doivent l'exportation de ces tissus de coton.

En étoffes de laine, l'Amérique du Nord a fait également de grands progrès. Ses manufactures fournissent aujourd'hui les ⅘ de la consommation intérieure (*). A l'abri de son tarif protecteur, et au moyen de son génie industriel et de sa prodigieuse activité, elle marchera de succès en succès.

En fer, la capacité des États-Unis surpasse, dans quelques spécialités, même celle de l'Angleterre. Les maîtres de forges les plus habiles vendent le fer brut de 25 à 33 p. % meilleur marché que les mêmes produits étrangers, et le fer en barres à peu près au même prix auquel se vend celui qui est importé (**).

Les nombreuses communications, qui lient entre eux tous les États de l'Union, répandent les produits de l'industrie nationale dans toutes les directions. Il n'est pas douteux que l'Amérique septentrionale ne s'élève au premier rang parmi les nations industrielles du monde, et qu'au lieu de recevoir des fabricats de l'Europe, elle lui en fournira. Sa population et ses capitaux atteindront la hauteur de son habileté et de ses besoins industriels. Elle viendra elle-même s'asseoir sur les marchés européens. Comme les populations et les capitaux, qui dans les États étrangers surpassent les besoins, cherchent toujours à se placer là où des situations avantageuses et de larges bénéfices leur sont assurés, ils émigrent, chaque année, en masses vers les États-Unis. Déjà l'industrie manufacturière de ce pays suffit, sous plusieurs rapports, à ses besoins. Nul doute que, sous la haute protection de son tarif, bientôt elle ne les surpasse et ne cherche partout à l'étranger, à l'aide de sa prodigieuse marine marchande, des issues à l'excédant de ses produits industriels.

Déjà les faits ont démontré l'exactitude de nos assertions à l'égard du peu d'avantages qu'à raison du progrès des industries des États-Unis et de la rigueur de leur tarif de douane, leur marché présente à nos produits. Leurs navires n'ont cessé de fréquenter nos ports. Ils sont venus déverser sur nos marchés leurs cargaisons de retour du Brésil et d'autres contrées lointaines. Ils ont aussi importé de leurs ports leurs propres produits et des marchandises étrangères. Leur dernière statistique annuelle constate qu'il est entré de leurs ports dans les ports belges 89 navires d'une capacité de 27,174 tonneaux. Parmi ces navires figurent 25 navires étrangers aux Etats-Unis, d'un tonnage de 7,667 tonneaux. Il reste donc 64 navires américains de 19,507 tonneaux. Il est de notoriété publique que, dans l'un et dans l'autre cas, ils ont quitté nos ports sans prendre pour leur propre compte, ou pour celui du commerce américain, en quantités tant soit peu considérables, des produits belges qui rivalisaient avec les produits américains. Si nos produits avaient pu lutter en prix (majorés par les frais accessoires de transport de commission, d'assurance, de déchargement et d'emmagasinage) contre les mêmes produits des États-Unis, ou si la consommation de ce pays en avait éprouvé le besoin, nul doute que la navigation américaine les eût exportés pour son compte, ou pour celui de son commerce, dans ses propres ports. Les produits nationaux, qui ont été transportés aux États-Unis par retour de leurs navires, ont été expédiés, en grande partie, pour compte du commerce et de l'industrie de la Belgique.

(*) *Edinburgh Review*, january 1841, n° 146.

(**) *Ibidem*.

Les 89 navires, partis des ports des États-Unis et entrés dans les ports belges, ont importé dans le pays, pendant la même année statistique, en produits américains .	fr.	9,904,836	60
En produits étrangers		2,626,700	40
Ensemble	fr.	12,531,537	» (*).

Nous ne nous arrêterons pas à la question de savoir s'il convient, ou non, aux intérêts de la Belgique d'assimiler le pavillon américain au nôtre pour l'importation de marchandises de toute provenance, amenées directement des pays de production dans nos ports et destinées à la consommation intérieure. Les bases d'un semblable traité ont paru si contraires aux vrais intérêts du pays, si opposées à ses échanges commerciaux dans les pays lointains et à l'accroissement de ses débouchés, qu'elles ont été repoussées par la presqu'unanimité des opinions émises par l'enquête. Elles se sont prononcées pour l'établissement de relations directes avec les pays de provenance. En effet, les pays qui interviendraient entre les contrées d'outre-mer et nous, échangeraient leurs produits contre ceux de ces contrées qu'ensuite ils importeraient dans nos ports. Le navire des États-Unis partirait avec un chargement de produits nationaux pour le Brésil, ou pour d'autres pays transatlantiques. Là il prendrait une cargaison de sortie en sucres ou en cafés et l'importerait dans un port belge. Ce navire aurait fait des affaires utiles à son pays et nuisibles à la Belgique. Il aurait échangé les produits américains contre les produits transatlantiques. En important ceux-ci en Belgique pour sa consommation intérieure, il lui aurait enlevé, dans la même proportion, ses éléments d'échanges commerciaux. Le travail de la Belgique aurait été rétréci en raison de l'accroissement du travail des États-Unis. L'exportation lointaine ne pouvant s'opérer qu'au moyen d'échanges, la nécessité d'établir des relations directes et suivies, par l'intervention de notre propre navigation commerciale, a pénétré aujourd'hui dans toutes les convictions. C'est l'application de ce principe qui a fait la prospérité industrielle et commerciale de plusieurs nations. Il n'est aujourd'hui aucun homme, versé dans l'histoire et dans la marche du commerce maritime, qui ne voie qu'avec un traité, fondé sur ces bases, le commerce martime des États-Unis, si prodigieux dans tous ses mouvements, n'absorbe entièrement celui de la Belgique. Les États-Unis seraient les vendeurs et les acheteurs, la Belgique ne ferait qu'acheter sans vendre. Jamais elle ne pourrait exporter sur les marchés lointains, d'une manière régulière et suivie, ses produits égaux en qualités et en prix aux mêmes produits des autres nations industrielles et maritimes. Pour atteindre ce but, elle doit se mettre par elle-même en communication directe et immédiate avec les contrées transatlantiques.

Quoique la position industrielle, commerciale et maritime de l'Amérique septentrionale, considérée dans ses rapports avec les intérêts de la Belgique, soit moins avantageuse à nos exportations que celle de tous les autres pays lointains qui, à raison de la dissimilarité de leurs produits, n'excluent pas les nôtres, et qui, au contraire, les appellent, parce qu'ils en éprouvent le besoin; nous n'en

(*) *Report from the Secretary of the Treasury, with the annual statement of the commerce and navigation of the United-States, for the year ending september* 30, 1840.

déduisons pas la conséquence qu'il soit conforme à nos intérêts de renoncer à toute espèce de traité de réciprocité avec les États-Unis. Nous croyons, au contraire, qu'un traité de réciprocité maritime avec ce pays sera favorable au débouché de quelques-unes de nos industries, et augmentera nos moyens de transports lointains; mais ce résultat dépend entièrement des bases sur lesquelles ce traité sera fondé. Telles dispositions de cette convention seraient très-nuisibles à nos exportations générales, tandis que telles autres leur seraient favorables.

Cette opinion nous mène à l'examen de la deuxième question énoncée ci-dessus : *Quelles sont les bases sur lesquelles il convient que, dans l'intérêt de l'accroissement de nos débouchés, les traités de réciprocité avec les pays transatlantiques soient fondés?*

Un traité de réciprocité maritime avec les États-Unis, qui leur accorderait la faculté d'importer dans nos ports, de tous les pays transatlantiques, des marchandises de toute nature et de toute provenance, étant repoussé par l'opinion presque unanime du pays, il ne nous reste que la tâche d'examiner les deux autres espèces principales de *traités de navigation* qui se distinguent par leur objet et par leurs effets, et que les nations maritimes concluent entre elles. Les uns sont basés sur la concession mutuelle d'importer, à des conditions égales, des ports ou des entrepôts de l'une nation dans les ports de l'autre, *des marchandises de toute nature et de toute provenance* (*). Cette concession, dans les autres, est bornée à l'importation, des ports réciproques, *des produits du sol et de l'industrie de chaque partie contractante.*

Afin de comprendre le sens dans lequel ces traités opèrent leurs effets, il importe d'avoir une notion claire des dispositions qui leur sont communes. Nous ferons donc remarquer :

1° Que ces deux *traités de navigation* n'apportent aucune modification aux tarifs de douane. Les droits d'entrée sont maintenus, de part et d'autre, dans toute leur rigueur. Les marchandises, importées par l'une partie contractante dans les ports de l'autre, sont assujetties au payement des droits de douane. Les effets de ces traités, quant à l'importation des produits de l'un pays dans les ports de l'autre, subissent donc des restrictions proportionnées à celles qui sont déterminées par l'élévation des tarifs de douane. Il s'en suit que ces traités n'exercent d'influence que sur l'exportation mutuelle des produits dissimilaires ou spéciaux ;

2° Qu'il ne s'agit que de l'importation de marchandises destinées à la consommation intérieure. La liberté de transit est accordée aujourd'hui par les lois de presque toutes les nations. Les marchandises importées en transit ne sont donc pas régies par les dispositions des traités de navigation ;

3° Que l'égalité des conditions de navigation dans les ports réciproques consiste dans la suppression mutuelle des droits différentiels d'importation, soit que ces droits affectent les marchandises, soit qu'ils résultent des charges inégales, imposées sur le tonnage, le pilotage et les autres droits de port. Les deux parties

(*) Ces *traités de navigation* ont reçu quelquefois la dénomination de *traités de commerce* ; mais il convient de leur maintenir le premier titre. Si le dernier leur était attribué, on ne pourrait plus les distinguer des *traités* fondés sur des concessions que deux nations se font réciproquement en matière de droits de douane. Ces derniers sont appelés plus proprement *traités de commerce*, et les autres *traités de navigation.*

contractantes acquittent dans les ports réciproques les mêmes droits de douane et les mêmes charges de navigation. Si les deux nations, ou si l'une ou l'autre accorde des faveurs à l'exportation de ses produits, elles sont aussi concédées aux navires de l'autre qui les exportent;

4° Que ces traités permettent à l'une nation d'exporter des ports de l'autre les marchandises de toute provenance;

5° Que ces traités subissent des exceptions, quant à l'importation réciproque de certains articles. Souvent le sel et les produits de la pêche sont exclus des conventions. Chaque nation se réserve à elle-même l'importation de ces marchandises et en fait, pour l'autre, des articles de prohibition.

Après ces notions préliminaires, nous procèderons à l'examen de la question de savoir : lequel entre ces deux *traités de navigation* est le plus conforme aux intérêts de la Belgique, ou celui qui autorise les États-Unis et la Belgique à importer, des ports de l'une nation dans les ports de l'autre, des marchandises de toute origine, sans différence de droits de navigation, ou celui qui restreint ces importations mutuelles aux produits du sol et de l'industrie de chaque nation?

En adoptant les premières bases de convention, le cercle dans lequel le commerce maritime des États-Unis opèrerait à l'égard de la Belgique serait très-étendu. Une semblable convention exercerait sur notre commerce lointain d'échanges, et sur nos rapports directs avec les pays d'outre mer, des influences tellement funestes qu'ils seraient considérablement entravés dans leurs mouvements. Nos marchés seraient en grande partie approvisionnés en denrées coloniales par le commerce maritime des États-Unis. Le commerce se ferait entre les États-Unis et un grand nombre de contrées lointaines, avec lesquelles ils entretiennent des relations actives et fréquentes, et dont ils ramènent les produits dans leurs ports. Nous recevrions les produits coloniaux des mains des États-Unis sans les avoir échangés contre les nôtres. L'industrie belge continuerait de languir dans l'impuissance d'exporter ses produits. La marine américaine, si active et si entreprenante, exporterait dans les ports lointains les produits des États-Unis et reviendrait, en touchant à ses ports, déverser l'excédant de ses retours dans les ports belges. Le commerce de l'Amérique du Nord échangerait les produits nationaux; les nôtres ne trouveraient pas de moyens d'exportation. Nous faciliterions l'écoulement des marchandises américaines qui, sous plusieurs rapports, sont et deviendront de plus en plus les similaires des nôtres. Nous avons démontré plus haut que les échanges directs avec les produits des pays lointains et les retours avantageux de ces pays sont la condition *sine quâ non* de nos exportations régulières et suivies sur leurs marchés.

1re objection. Si l'assimilation des navires belges et américains était restreinte à l'importation des produits des deux pays, et que, de part et d'autre, des droits différentiels de navigation entre les ports des deux pays fussent maintenus sur l'importation de marchandises d'origine étrangère « le résultat de ces restrictions mutuelles » serait d'imposer des charges très-onéreuses sur le pavillon belge sans aucune » compensation véritable; ce serait l'atteinte la plus grave au commerce de » transit que nous avons un si grand intérêt d'attirer dans notre pays.

» En effet, les ports belges, dès le moment qu'une navigation à vapeur pourra » être établie vers les États-Unis, et qu'un traité nous aura ménagé, de la part

» de la Prusse, toutes les franchises nécessaires, sont appelés à devenir, con-
» curremment avec les ports de la Hollande, une des voies naturelles d'écou-
» lement des produits de l'Allemagne et de la Suisse. En provoquant de la part
» de l'union américaine une majoration de 10 p. % sur les droits d'entrée de ces
» articles par navires belges (différence très-considérable eu égard aux droits
» élevés dont sont grevés à leur entrée aux États-Unis les marchandises fabri-
» quées) (*), vous donnez au pavillon américain le monopole de nos exporta-
» tions de ces produits étrangers; vous ôtez à nos propres navires tout moyen
» d'y prendre part, et vous restreignez nos frets de sortie aux seules marchan-
» dises de production indigène. Et comme ces dernières peuvent rarement
» suffire, par elles seules, à composer des cargaisons complètes, les navires
» américains, pouvant y joindre les produits des pays voisins, trouveront bien
» plus d'avantages à se mettre en charge à Anvers, et par conséquent enlève-
» ront encore à la marine belge la majeure partie des exportations nationales
» vers les États-Unis.

» Notre approvisionnement annuel des produits des États-Unis peut être
» évalué approximativement comme suit :

»	40	mille	balles	de cotons	soit 50	cargaisons.
»	12	»	barils	de potasse	» 10	id.
»	30	»	hectolitres	d'huiles	» 15	id.
»	6	»	boucauds	de tabacs	» 12	id.
				» Ensemble . . .	87	cargaisons.

» Nous expédions, année commune, aux États-Unis dix cargaisons tout au
» plus de produits nationaux, tels que verres à vitres, draps, armes, zinc en
» lingots et autres. En supposant que, par les progrès de l'industrie natio-

---

(*) La chambre de commerce d'Anvers avoue ici la hauteur du tarif des États-Unis sur les marchandises fabriquées. Elle est donc, de ce chef, d'accord avec nous sur la difficulté d'introduire les nôtres dans ce pays. Cependant cet aveu a été exprimé avant que les États-Unis eussent élevé leurs droits sur des articles qui n'étaient point encore frappés d'un droit de 20 p. %. Dans un document public, émané de la même chambre, elle argumente du bas taux du tarif des États-Unis qui, d'après un décret antérieur du congrès américain, devait descendre progressivement jusqu'en 1842, année à laquelle les droits d'entrée devaient être fixés à 20 p. %. Sans entrer dans les progrès en industrie que les États-Unis faisaient chaque année, la chambre d'Anvers conclut alors de ce *bas* chiffre de 20 p. % que l'industrie belge aurait trouvé, en 1842, aux États-Unis, un grand débouché. Mais alors cette chambre éprouvait le besoin de prouver la grande utilité d'une navigation à vapeur entre la Belgique et les États-Unis. Maintenant que cette navigation a été votée, elle argumente du *haut* taux du tarif des États-Unis qui ne surpasse pas le premier chiffre de 20 p. %. Nous n'assumerons pas sur nous la tâche de justifier cette argumentation qui implique une contradiction évidente; seulement nous ferons observer que la chambre de commerce d'Anvers a senti le besoin d'atteindre un autre but, et qu'en avouant aujourd'hui la hauteur du tarif américain, elle détruit, en partie, elle-même les illusions qu'elle a créées à l'égard de l'accroissement de nos exportations aux États-Unis qui auraient été opérées au moyen de la navigation à vapeur. Voyez *sa lettre du 29 décembre 1839 au Ministre de l'Intérieur, insérée dans le rapport de l'hon. Mr Garcia sur l'établissement d'un service à vapeur entre la Belgique et les États-Unis.*

» nale et l'accroissement de nos relations, ce nombre soit porté au double, » il restera toujours 67 de ces navires arrivés des États-Unis qui ne trouveront » pas à prendre au départ des produits indigènes. Ces bâtiments, s'ils sont amé- » ricains, auront la double ressource, soit de charger dans nos ports des mar- » chandises étrangères, soit de prendre du sel à St-Ubes, des fers ou des » charbons en Angleterre; au lieu que les navires belges, pour participer aux » importations des cotons et autres produits des États-Unis, seront obligés ou » de partir sur lest pour l'Amérique, ou d'y introduire, pour y être vendus » avec perte, des produits étrangers grevés de droits différentiels. Ce désavan- » tage serait trop manifeste ne pas exclure la marine belge de toute pos- » sibilité de concourir avec celle des États-Unis pour les rapports directs entre » les deux pays (*).

L'objection est fondée, dans toute son étendue, sur un besoin outré et nuisible de protéger la navigation nationale. Toute la sollicitude des pétitionnaires est acquise à la marine du pays. Ils sont satisfaits, et leur politique commerciale a atteint son but, si nos exportations aux États-Unis, tant en produits nationaux qu'en marchandises entreposées, sont effectuées par navires belges plutôt que par navires américains.

La chambre de commerce d'Anvers est, comme on voit, saisie d'une ferveur inusitée pour la cause de la marine nationale. Il n'est pas facile de concilier cette nouvelle opinion avec celle qu'en diverses occasions elle a manifestée sur la même question. Il est de notoriété publique que longtemps elle a témoigné une prédilection particulière et même quelquefois exclusive pour la marine étrangère. Ses plus grandes espérances pour l'exportation de nos produits étaient fondées sur cette marine. C'est aussi le caractère principal du système qu'elle a défendu devant la commission d'enquête.

Quels sont les effets désastreux que la chambre de commerce d'Anvers nous fait craindre, si le traité avec les États-Unis est restreint à l'importation réciproque et assimilée des ports de l'un pays dans les ports de l'autre, des produits nationaux? Ce ne sont ni des obstacles à l'accroissement de nos importations dans les États-Unis, ni le décroissement de nos importations actuelles dans le même pays; ce qu'elle craint, si son système de réciprocité n'était pas suivi, c'est que les *navires américains enlèveraient à la marine belge la majeure partie des exportations nationales et étrangères aux États-Unis.* En exceptant la remarque sur le transit, à laquelle nous répondrons plus bas, c'est l'analyse exacte de son objection. Ainsi ce ne sont pas nos exportations aux États-Unis, ni les moyens de transport qui soient l'objet de la sollicitude et des anxiétés de la chambre de commerce d'Anvers. Elle sait, et elle en a, comme nous, la conviction, qu'eu égard aux nombreux arrivages de navires américains, nos exportations vers les États-Unis se feraient aussi bien par navires de ces États que par navires belges; mais ce qui la préoccupe particulièrement ce sont les intérêts de la marine belge, naviguant vers les États-Unis.

La chambre de commerce d'Anvers oublie qu'elle a écrit dans son *Rapport*,

---

(*) *Pétition de la chambre de commerce et des fabriques d'Anvers*, adressée à la Chambre des Représentants, signée : Cateaux-Wattel, président, et insérée dans le *Moniteur* du 27 mars 1841, supplément au n° 86.

adressé à la commission d'enquête, que *son système a pour objet le commerce et l'industrie en général, et non les intérêts particuliers de la marine belge* (*).

Les nations industrielles et maritimes déposent dans leurs traités de réciprocité les principes fondamentaux de leur système commercial. Ils sont puisés dans le besoin d'établir dans toutes les opérations de leur commerce maritime des relations directes d'échanges. La base de leur système est uniforme, soit qu'il se développe dans le cercle des traités ou en dehors des traités. Dans les deux cas, il opère les mêmes résultats relativement à l'écoulement de leurs produits. La plus grande exportation de leurs produits est le but de ce système; la marine nationale n'en est que le moyen. Ce moyen est sacrifié dans les cas où il nuirait au but. La chambre de commerce d'Anvers présente deux systèmes opposés l'un à l'autre. Elle en a un pour le commerce international, réglé par des conventions; elle en a un autre pour le même commerce qui s'exerce librement ou sans convention. Le premier, celui de sa *pétition*, a particulièrement pour objet les intérêts de la marine belge. Elle veut que *la majeure partie* des transports vers les États-Unis soit acquise à la marine nationale. Or, la France et l'Angleterre ont sagement abandonné, par leurs traités avec les États-Unis, *la majeure partie* des transports à la marine américaine. Il résulte du tableau, § IX, pag. 54, que le tonnage de cette dernière marine, employée entre les ports réciproques, excède celui de la France de 215,734, et celui de l'Angleterre de 446,070 tonneaux. L'autre système que la chambre de commerce d'Anvers propose est celui qu'elle a soutenu devant la Commission d'Enquête : ce n'est pas la marine belge, c'est la marine étrangère qui, en dehors des traités de réciprocité, doit effectuer nos transports maritimes. C'est cette dernière marine que cette chambre appelle dans nos ports pour exporter nos produits et pour importer les denrées coloniales. Or, en dehors du mouvement de leur commerce entre leurs ports et les ports de l'Amérique du Nord, et dans l'intérêt de leurs échanges commerciaux et de leurs exportations, la France et l'Angleterre chargent particulièrement la marine nationale des transports maritimes. C'est elle qui, au moyen de la protection qu'elle reçoit, opère en grande partie les importations et les exportations. Les opinions de la chambre de commerce d'Anvers sont donc diamétralement opposées à la politique commerciale de la France et de l'Angleterre.

L'enquête n'est pas tombée dans une contradiction aussi flagrante. Elle a adopté à l'unanimité, et sans excepter l'opinion d'Anvers, le principe général, développé dans les paragraphes précédents et exprimé, au § IX, en ces termes : *Le système commercial à établir doit avoir pour but principal le commerce et l'industrie en général, et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine. C'est à l'accroissement de nos exportations que tout, dans notre système commercial, doit être subordonné.* C'est dire en d'autres termes : l'exportation de nos produits industriels est le but de notre système commercial; la marine nationale n'en est que le moyen. Dans tous les cas, dans lesquels le moyen est contraire au but, il doit être sacrifié.

Il n'est pas difficile de découvrir la cause de cette contradiction dans les opinions de la chambre de commerce d'Anvers. Elle est due à l'intervention de la

(*) Documents de l'Enquête, p. 148 et 149.

navigation à vapeur vers les États-Unis qui, dans cette question, est venue exercer une influence contraire. Cette chambre déclare même ouvertement ses intentions à cet égard. Voici un résumé plus clair du raisonnement qu'elle établit dans sa *pétition* : « Dès le moment qu'une navigation à vapeur pourra être établie vers les États-Unis, les ports belges sont appelés à devenir, concurremment avec les ports de la Hollande, une des voies naturelles d'écoulement des produits de l'Allemagne et de la Suisse. Si le traité de réciprocité avec les États-Unis était restreint à l'importation dans les ports mutuels des produits du pays, les navires américains enlèveraient à notre navigation à vapeur la majeure partie des exportations nationales et étrangères vers les États-Unis. »

Cette malheureuse entreprise de la navigation à vapeur vers les États-Unis, si ruineuse et en même temps si inutile pour nos exportations dans ce pays, est, comme on le voit, la cause déterminante de la disposition de l'article 4 du projet de traité de réciprocité avec les États-Unis, disposition qui, si elle était maintenue, exercerait la plus funeste influence sur nos échanges commerciaux dans les autres pays lointains.

Nous croyons pouvoir prouver à l'évidence que c'est exactement l'inverse de ce système nouveau de la Chambre d'Anvers que, dans l'intérêt de l'accroissement de nos débouchés, il convient d'établir ; c'est à dire que, pour exporter nos produits aux États-Unis, il n'est pas nécessaire de protéger ou d'encourager notre marine, et que, pour les exporter vers toutes les autres contrées d'outre-mer, il est indispensable de lui accorder des faveurs efficaces.

Nous soutiendrons les propositions suivantes :

1° En traitant avec les États-Unis sur la base de l'assimilation des navires des deux pays, restreinte à l'importation réciproque des produits nationaux, les navires à voiles de la Belgique et surtout ceux des États-Unis importeront dans ce dernier pays tous les produits belges qu'il est possible d'y placer, la somme en fût-elle triplée ou quadruplée. Afin d'atteindre ce résultat, il n'est pas nécessaire que la Belgique traite avec les États-Unis sur le pied de l'assimilation des navires des deux pays, quant à l'importation, des ports de l'un pays dans les ports de l'autre, des marchandises de toute provenance.

2° Un traité, établi sur cette dernière base, n'est pas nécessaire à l'établissement du transit en Belgique, et nuirait considérablement à l'exportation de nos produits sur tous les autres marchés lointains.

3° En concluant avec les États-Unis un traité sur la faculté réciproque d'importer, des ports de l'un pays dans les ports de l'autre, les produits de chaque pays, la Belgique, pour exporter aux États-Unis ses produits dans le sens le plus large du terme, n'a pas besoin de se livrer aux énormes dépenses d'une navigation à vapeur, ni même d'accorder à sa navigation à voiles vers les États-Unis une protection spéciale, tandis que cette protection est nécessaire, si elle veut accroître ses débouchés dans tous les autres pays lointains.

Chacune de ces propositions résulte déjà des paragraphes précédents ; mais, eu égard à la gravité de la question relativement à l'avenir industriel et commercial du pays, eu égard à l'extrême importance qui se rattache au choix des bases sur lesquelles nous traiterons de réciprocité avec les États-Unis, nous ajouterons quelques nouveaux appuis, puisés dans les faits commerciaux et même dans les opinions et les aveux de la chambre de commerce d'Anvers.

Dans l'objection rapportée ci-dessus, cette chambre établit elle-même le

chiffre de nos transactions actuelles avec les États-Unis. Elle évalue nos approvisionnements en produits de ce pays à quatre-vingt-sept cargaisons. Par contre, elle porte nos expéditions en produits nationaux aux États-Unis à dix cargaisons. Elle suppose que, par le progrès de l'industrie et par l'accroissement de nos relations avec ce pays, ce dernier nombre puisse être doublé. Elle en conclut elle-même, avec raison, qu'il restera soixante-sept navires qui, à la sortie de nos ports, ne trouveront pas à prendre des produits indigènes ou des cargaisons de retour.

Il est difficile de saisir le motif pour lequel la chambre de commerce d'Anvers n'a pas déduit de ces faits cette autre conséquence qu'en supposant même que, malgré la récente augmentation du tarif des États-Unis, nous portions nos exportations vers ce pays au nombre de vingt cargaisons, il restera, en navires américains entrés dans nos ports, des moyens considérables, pour exporter aux États-Unis, non-seulement nos propres produits, mais encore les marchandises que l'Allemagne et la Suisse pourraient nous envoyer en destination du même pays. Il est bien établi par la chambre de commerce d'Anvers elle-même qu'en supposant même que nous augmentions nos exportations vers les États-Unis de dix cargaisons, il restera soixante-sept navires, la plupart américains, obligés de quitter nos ports sur lest, soit pour aller chercher des cargaisons dans les ports voisins, soit, comme ils le font en grande partie, pour aller prendre du sel à St-Ubes, à Lisbonne et à Cadix, des charbons à Newcastle, ou des produits du Nord à Stockholm, Riga et Saint-Pétersbourg.

La chambre de commerce d'Anvers convient avec la très-grande majorité des voix de l'enquête que, dans l'intérêt de nos relations directes entre la Belgique et les régions lointaines, dans celui de nos échanges avec ces contrées, il est d'une politique avantageuse d'entraver, par une augmentation de droits différentiels, nos relations indirectes avec les entrepôts d'Europe. Nul doute que, par l'exécution de cette sage mesure, les produits américains, que nos besoins réclament, ne nous arriveront plus par l'intermédiaire de ces entrepôts, et qu'ils nous seront amenés *directement* surtout par navires des États-Unis. La conséquence naturelle de nos relations plus directes avec ce pays sera que les navires américains arriveront en plus grand nombre dans nos ports. — Ce nombre sera encore augmenté par l'influence d'un traité de réciprocité avec les États-Unis, basé sur l'importation assimilée des produits de chaque pays. La dernière statistique de ce pays renseigne quatre-vingt-neuf navires, sortis de ses ports en destination de la Belgique. Parmi ces quatre-vingt-neuf navires, vingt-cinq étaient étrangers aux États-Unis. Sous la loi du traité, ces vingt-cinq navires, chargés des produits des États-Unis, n'arriveraient dans nos ports qu'avec désavantage; ils seront remplacés par des navires américains. — Cette chambre de commerce nourrit l'espoir qu'un grand transit vers l'Allemagne s'établira par le port de la place d'Anvers. Dans ce cas, eu égard à l'immense développement de la marine marchande et du commerce maritime des États-Unis, et à la liberté pleine et entière d'importer en transit, sans droits différentiels, de tous les pays du monde, les marchandises réclamées par les besoins de l'Allemagne et de la Suisse, les arrivages des navires américains, chargés des produits de toutes les contrées lointaines, seront proportionnés à l'accroissement de ce transit. — Enfin les membres les plus influents de cette chambre de commerce ont exprimé plusieurs fois, devant la commission d'enquête, l'opinion qu'une grande

partie du transit du Havre refluera sur le port d'Anvers, dès que nos communications avec les provinces rhénanes seront achevées. Sans aucun doute, si le transit prend la voie de la Belgique plutôt que celle de la Hollande, cette prévision doit se réaliser; mais, dans ce cas, il faut en déduire la conséquence certaine que les navires américains, qui servent au Havre les besoins d'importation et d'exportation de cette partie du transit français, seront détournés de ce port et se dirigeront, dans la même proportion, sur le port d'Anvers, et que là ils rendront les mêmes services. Il est évident que, par toutes ces causes réunies, le nombre des navires américains augmentera considérablement dans nos ports, et qu'il excèdera de beaucoup le chiffre de 87. Ces navires ne manqueront donc pas dans nos ports pour exporter dans les leurs les produits du pays et les marchandises de l'Allemagne et de la Suisse. Les faits le prouvent à l'évidence dans les ports du Havre, de Londres et de Liverpool. Quoique la France et l'Angleterre attachent une immense importance à l'emploi et au développement de leur propre marine marchande, cependant ces deux nations n'ont traité de réciprocité avec les États-Unis que sur la base de l'importation assimilée des produits nationaux. La conséquence nécessaire de leur traité est que la marine marchande de la France et de l'Angleterre ne peut exporter de leurs ports vers les États-Unis aucun tonneau de marchandises entreposées. En effet, les navires américains exportent des ports de France et d'Angleterre la totalité de ces marchandises. Jamais il ne manque dans ces ports de navires américains pour exporter aux États-Unis les produits de la France et de l'Angleterre, ainsi que les marchandises étrangères entreposées en destination de l'Amérique. C'est la même marine américaine qui, à elle seule, alimente dans les ports de France et d'Angleterre le transit des marchandises entreposées en destination des États-Unis. Il est donc indubitable que, quoique nous restreignions la réciprocité à l'importation assimilée des produits nationaux, la même cause de transit doit produire dans nos ports les mêmes effets en arrivages de navires américains. Il suffit de jeter les yeux sur le tableau, § IX, p. 54, ou sur page 113, où le tonnage américain est comparé avec le tonnage français et anglais dans leurs ports réciproques.

Mais la chambre de commerce d'Anvers voudrait faire participer notre marine à *la majeure partie* de ces exportations, au moyen d'un traité fondé sur la faculté réciproque d'importer, des ports de l'un pays dans les ports de l'autre, les produits de toute provenance. Il est non-seulement probable, mais certain, que ce moyen ne répondra même pas aux espérances de cette chambre. Ou le transit s'établit, ou non, en Belgique, dans une proportion considérable; dans les deux cas l'exportation des marchandises entreposées sera entièrement envahie par la navigation américaine. Dans le premier cas, les arrivages des navires américains augmenteront en raison de l'augmentation du transit; ils afflueront dans nos ports pour importer en transit et pour exporter les marchandises entreposées; ils suffiront amplement aux transports des produits à transiter aux États-Unis et ailleurs. Dans l'autre cas, les 87 navires, qui arriveront nécessairement dans nos ports pour amener nos approvisionnements en produits des États-Unis, excèderont de beaucoup les besoins des transports. Il est donc évident, selon les prémisses de cette chambre même, qu'il n'est pas nécessaire au transport de nos produits et des marchandises entreposées vers les États-Unis, de traiter avec ce pays sur la base qu'elle propose, ni d'établir vers ses ports

une navigation à vapeur. En outre, dès que l'égalité des conditions de navigation, restreinte à l'importation des produits mutuels, sera établie, et que les relations directes s'ouvriront entre les deux pays, la marine belge ne pourra plus lutter dans les ports réciproques contre la marine des États-Unis. Celle-ci absorbera presqu'entièrement celle-là. C'est l'opinion de tous ceux qui connaissent la puissance et l'activité de cette marine.

Nous irons plus loin. Si l'opinion de la chambre d'Anvers n'était pas une illusion, s'il était possible qu'en cas de réciprocité de navigation, la marine belge participât, *en majeure partie*, aux mouvements entre les deux pays, cette participation serait préjudiciable à nos intérêts généraux. En premier lieu, le pays éprouve le plus grand besoin de se mettre, par sa navigation commerciale, en relation directe avec les autres pays lointains. L'accroissement de ses débouchés en dépend. Dans l'état d'insuffisance dans lequel se trouve, pour le moment, notre marine marchande pour remplir tous nos besoins commerciaux, c'est un grand avantage de traiter de réciprocité avec une puissance lointaine, dont nous consommons 87 cargaisons de produits et qui est en possession d'une immense navigation marchande. Sa marine pourra servir nos besoins d'importation en produits américains, et ceux d'exportation en produits indigènes et en marchandises entreposées vers ses propres ports, tandis que la nôtre pourrait diriger toutes ses forces sur l'exportation de nos produits et des marchandises entreposées vers les autres ports lointains qui n'ont pas de navigation de long cours et qu'il importe tant à notre industrie et à notre commerce de fréquenter par des relations directes, afin d'opérer des échanges entre nos produits et les denrées coloniales. Les marchandises de l'Allemagne et de la Suisse, entreposées chez nous et destinées à transiter à d'autres pays lointains, pourront servir à compléter les cargaisons en produits nationaux que notre marine marchande transportera dans ces pays, d'où elle ramènera les denrées coloniales pour la consommation intérieure, comme pour le transit en Allemagne. Si, dans l'état actuel de notre marine commerciale, et avant qu'elle soit augmentée, elle divisait ses forces entre la navigation vers les États-Unis et celle vers toutes les autres contrées d'outre-mer, elle ne pourrait répondre qu'incomplétement aux besoins que nos relations directes, nos importations et nos exportations de produits indigènes et étrangers vers d'autres pays que les États-Unis réclameront d'elle. En second lieu, si *la majeure partie* de nos exportations vers les États-Unis, tant en produits du pays qu'en marchandises entreposées, était échue à la marine belge, ce fait serait inconciliable avec les intérêts les plus puissants de nos industries. Quelles que soient les conditions qui règleront la navigation réciproque entre les ports des États-Unis et les nôtres, les navires de ces États continueront d'effectuer *la majeure partie* de leurs exportations dans les ports belges. Or, ces exportations des États-Unis en Belgique consistent principalement en matières premières, telles que cotons, tabacs, potasses, huiles de baleine, énumérées ci-dessus par la chambre de commerce d'Anvers. Les prix de ces matières seraient nécessairement affectés dans la même proportion dans laquelle les navires américains, qui les importent, ne trouveraient pas dans nos ports des cargaisons de retour. Le fret de la cargaison de sortie pèserait, dans ce cas, tout en entier sur le prix de ces matières premières. Si les navires américains pouvaient prendre chez nous des cargaisons de retour, les prix de ces articles seraient dégrevés de la moitié du fret. C'est une des raisons pour lesquelles les cotons des

États-Unis s'achètent quelquefois sur la place du Havre et sur celle de Liverpool à meilleur marché que sur la place d'Anvers ; car au Havre et à Liverpool les navires américains trouvent presque toujours des cargaisons de retour en produits français et anglais et en marchandises entreposées. Cette même prétention est, de plus, inconciliable avec les intérêts de la place d'Anvers ; car il serait impossible de créer dans cette ville un marché de produits des États-Unis, si les navires américains, important ces produits, ne trouvaient pas dans le port d'Anvers des cargaisons de retour. Le fret de sortie des États-Unis continuerait de peser tout entier sur leur prix. Il en résulterait que souvent ces articles se vendraient au Havre et à Liverpool à meilleur marché qu'à Anvers.

La commission d'enquête a prouvé, dans les paragraphes précédents, qu'une marine nationale est un besoin impérieux, réclamé comme moyen d'échanges commerciaux dans les pays lointains qui n'ont pas de grande navigation, et que le commerce du pays, employant cette marine, doit être protégé dans ses retours, afin qu'il lui soit possible d'exporter au loin nos produits. Mais aussi elle s'est exprimée sur la nécessité de sacrifier les intérêts privés de la marine nationale, considérée comme industrie, dans le cas particulier où ils seraient préjudiciables aux intérêts généraux du pays. (§ IX.) Or, ce cas se présente évidemment dans un traité avec les États-Unis par lequel, pour favoriser la marine nationale, on voudrait autoriser les deux pays à importer, à des conditions égales, des ports de l'un dans les ports de l'autre, non-seulement les produits nationaux, mais de plus les marchandises de toute provenance.

Outre les résultats pernicieux à nos intérêts que nous venons de signaler, les autres effets d'un semblable traité seraient :

1° La navigation américaine nous amènerait de ses ports une grande quantité de denrées coloniales, et approvisionnerait nos marchés de ces denrées, au point qu'il nous resterait peu d'éléments d'échanges avec les autres pays transatlantiques.

2° Nous fournirions ainsi aux États-Unis l'occasion d'échanger leurs marchandises fabriquées, souvent les similaires des nôtres, et nous restreindrions, dans la même proportion, le placement de nos produits.

3° En important dans nos ports, avec les mêmes avantages, des produits autres que les produits américains, la marine des États-Unis nous enlèverait, en grande partie, les moyens d'établir, dans l'intérêt de nos exportations, des relations directes avec les pays lointains, les seuls où, de l'aveu de la chambre de commerce d'Anvers, il nous soit possible d'ouvrir de nouveaux débouchés.

4° Nos débouchés lointains seraient restreints, en grande partie, à celui des États-Unis qui, à raison de l'identité de leurs productions fabriquées, de leurs progrès immenses et rapides en industrie et de l'élévation de leur tarif, offrent, dans l'avenir, moins de ressources au placement de nos fabricats.

La chambre de commerce d'Anvers n'a pas prévu toutes les objections qui s'opposent à son opinion. Cependant elle ne s'est pas dissimulé une des plus graves que nous venons d'élever. Elle ne pense pas que tels soient les résultats d'un traité avec les États-Unis, basé sur l'importation assimilée dans les ports réciproques de marchandises de toute provenance. « Quelques notions *prati-*
» *ques* de navigation, dit-elle, suffisent pour démontrer que ces craintes sont
» chimériques. Le navire américain partant du golfe du Mexique et entrant
» dans un port des États-Unis pour y prendre des expéditions de douane, en-

» courrait, pour cette escale, un surplus de dépense qui ne pourrait guère être » en dessous de trois piastres, soit 15 francs, par tonneau; car indépendam- » ment des droits de pilotage, de quarantaine et autres frais d'entrée et de » sortie, le trajet depuis golfe des Florides jusqu'à New-York, bien que le dé- » tour ne soit pas très-considérable, est souvent allongé par des vents contraires. » et peut se calculer, terme moyen, de 12 à 17 jours. Charleston est plus rap- » proché et aussi commode pour faire échelle; mais le port est plus frayeux et » la quarantaine plus rigoureusement observée. Nous n'avons point compris » dans ces charges la surprime d'assurance, soit 1/2 à 3/4 % sur le chargement, » la perte d'intérêts, la certitude de ne pouvoir réaliser en concurrence de » temps avec les belges partis directement de La Havane. Certes l'expéditeur, » plutôt que de se soumettre à tant de désavantages, trouvera mieux son intérêt » à diriger le navire américain en droite ligne sur la Belgique, nonobstant les » droits différentiels, pour autant du moins que ces droits soient modérés, » ainsi que tous les membres de la commission d'enquête en ont exprimé » l'intention lors de leur séjour à Anvers. (*Documents de l'Enquête*, n° 3, » p. 501, 511 et 514) (*). »

« D'ailleurs l'art. 4 ne stipule l'assimilation qu'en faveur des seules marchan- » dises étrangères sortant des entrepôts respectifs; ainsi les navires, qui n'auraient » pas pris chargement dans les ports de l'un des deux pays, n'auraient aucun » droit à réclamer le bénéfice des stipulations contenues dans cet article, qui ne » s'applique évidemment qu'aux *provenances directes* de l'un pays vers l'au- » tre (**). »

La chambre de commerce d'Anvers s'avise de donner ici, en *notions* PRATIQUES *de navigation commerciale*, une leçon à la France et à l'Angleterre. Ces deux nations ont fort bien compris l'influence très-pernicieuse que la navigation commerciale des États-Unis aurait exercée sur l'exportation de leurs fabricats, sur leurs relations directes et sur leurs échanges commerciaux dans les autres pays lointains, si, en traitant de réciprocité avec l'Amérique du Nord, elles avaient autorisé sa marine marchande à importer, de ses ports dans les ports

(*) Pour se former une idée vraie et juste de cette assertion, il faut s'entendre sur la signification des termes. Bien que tous les membres de la commission d'enquête aient voulu des droits différentiels *modérés*, cependant la majorité des membres a entendu des droits différentiels *efficaces*, dans le but, souvent exprimé par eux, d'empêcher que le commerce étranger importe dans nos ports, pour la consommation intérieure, des produits qu'il aurait échangés contre les siens, et d'établir, par notre propre navigation commerciale, des relations d'échanges directs entre nos producteurs indigènes et les consommateurs lointains. Nous nous en rapportons aux développements dans lesquels nous sommes entrés sur cette importante matière dans les §§ VI, VII, IX et XIV.

(**) *Même pétition de la chambre de commerce d'Anvers.* Cette chambre emploie dans cette dernière phrase le terme : *provenances directes*, dans un sens inusité, propre à le détourner de sa véritable signification et à jeter de la confusion dans la discussion. Les *provenances directes* ont été toujours entendues dans le sens des *productions d'un pays* importées *directement* de ses ports dans les ports d'un autre pays par des navires appartenant à l'un ou à l'autre. C'est dans ce sens que, dans le *rapport* de la Commission, le terme : *provenances directes* est employé. Ensuite, la même chambre de commerce soutient que l'art. 4 du projet de traité avec les États-Unis ne stipule l'assimilation qu'en faveur des seules marchandises sortant des entrepôts respectifs, et qu'en conséquence, pour jouir de la faveur de l'assimilation, les navires américains doivent prendre chargement des marchandises étrangères dans leurs ports. Cette assertion n'est pas prouvée. D'abord l'Amérique du nord n'a pas établi le système d'entrepôt. Ensuite, le texte du projet de traité n'est pat favorable à cette interprétation. L'article 4 n'impose pas aux navires américains

français ou anglais, des marchandises de toute provenance. Malgré les vives instances des États-Unis, la France et l'Angleterre leur ont constamment refusé de traiter sur cette base de réciprocité. Ces deux États ont conclu avec les États-Unis des traités fondés sur la concession réciproque d'importer, à des conditions égales de navigation, des ports des uns dans les ports des autres, les produits de leur sol et de leur industrie.

L'Angleterre, dans l'intérêt de ses échanges directs de commerce, ne permet à la navigation de l'Amérique du Nord que l'importation des produits de ce dernier pays. Elle prohibe, à la consommation intérieure, l'importation dans ses ports, par cette même navigation, de tous les autres produits du monde. La France, par d'énormes droits différentiels, oppose, dans le même but, des entraves très-restrictives à cette dernière importation. Ces deux nations adoptent cette politique commerciale dans l'intérêt de leurs propres échanges lointains et, par conséquent, dans celui de leur industrie d'exportation.

Les États-Unis, à raison de la situation géographique de leurs ports occidentaux, approvisionnent toutes les colonies des Indes occidentales des premiers besoins de la vie, sans même excepter les colonies anglaises. Au risque de voir périr ses possessions dans ces Indes, l'Angleterre s'est vue forcée, en 1822, d'accorder ces importations dans ses colonies au commerce maritime des États-Unis (*). Cette navigation commerciale de l'Amérique septentrionale vers les Indes occidentales n'est pas pratiquée sans qu'elle prenne des frets de retour en denrées coloniales qu'elle importe dans ses ports pour la consommation intérieure, ou pour la réexportation. En revenant de ces parages, les navires américains, en décrivant une ligne oblique, touchent à leurs ports. Il est constaté par un document officiel, publié aux États-Unis, que déjà, en 1825, leur commerce avec les colonies anglaises dans les Indes occidentales a donné lieu à une navigation commerciale de 101,604 tonneaux (**). D'après la dernière statistique des États-Unis, ce même commerce américain emploie aujourd'hui une navigation de 133,123 tonneaux (***). Leur commerce avec les colonies américaines de l'Angleterre absorbe une navigation de 730,222 tonneaux et avec les colonies occidentales de

---

la condition de charger dans leurs ports, tandis que cette charge incombe aux navires belges. Voici le texte de cet article : *Les objets de toute nature, provenant soit du sol, soit de l'industrie,* SOIT DES ENTREPÔTS DE LA BELGIQUE, *directement importés de Belgique, par navires belges, dans les ports des États-Unis de l'Amérique, ne payeront d'autres ni des plus forts droits d'entrée que s'ils étaient importés sous le pavillon des États-Unis ; et réciproquement, les objets de toute nature, directement importés en Belgique,* DES ÉTATS-UNIS D'AMERIQUE, *sous pavillon de ces États, n'acquitteront d'autres ni de plus forts droits que s'ils étaient importés sous pavillon belge.* Il suffira donc de toucher à leurs ports et d'y prendre des expéditions de sortie. Mais alors même que les navires américains dussent charger dans leurs ports les marchandises qui ne sont pas les produits du sol ou de l'industrie des États-Unis, pour les importer par assimilation dans les nôtres, cette réciprocité, repoussée par la France et l'Angleterre elles-mêmes, serait assez funeste à notre commerce d'échanges pour mériter notre entière réprobation. Nous le prouverons dans la suite du *Rapport.*

(*) Huskisson : *Speech in the House of Commons, friday, the* 12th *of may,* 1826, *on the present state of the shipping interest.* Le même : *Speech in the House of Commons, monday, the* 7th *of may,* 1827, *on General Gascoyne's motion : That a select committee be appointed to inquire into the present state of the british commercial shipping interest.*

(**) *Ibidem.*

(***) *Report from the Secretary of the Treasury, with the annual statement of the commerce and navigation of the united States, for the year ending september* 30, 1840.

la France une navigation de 39,369. Les États-Unis entretiennent une navigation de commerce international très-suivie avec l'île de Cuba, si productive en denrées coloniales de première qualité et si habituée à la consommation de quelques-uns de nos produits. Si le projet de traité avec les États-Unis, basé sur les importations de toute origine, était admis, nos relations directes avec La Havane cesseraient en grande partie. Notre commerce avec cette belle et riche colonie serait presqu'entièrement dévolu au commerce de l'Amérique septentrionale. Du 1er octobre 1839 au 30 septembre 1840, elle a importé dans ses ports de l'île de Cuba en denrées coloniales l'énorme valeur de fr. 53,111,575-40, et, pendant cette même période commerciale, elle a exporté de ses ports dans cette colonie espagnole, tant en produits nationaux qu'en marchandises étrangères, une somme de fr. 34,076,781. Elle a employé dans ce commerce une navigation de 367,468 tonneaux. Elle a importé dans ses ports des autres colonies espagnoles dans les Indes occidentales une valeur de fr. 10,253,252-80, et exporté de ses ports dans ces mêmes colonies, en produits indigènes et marchandises étrangères, la somme de fr. 4,317,991-20. Sa navigation commerciale entre ses ports et ces dernières colonies est de 63,381 tonneaux (*).

Ces faits et les chiffres qui en expriment l'importance ont, sans doute, échappé aux investigations de la chambre de commerce d'Anvers. Elle n'a donc pu en tirer les conséquences qui en découlent en abondance contre ses assertions surtout relativement à l'île de Cuba, car ses calculs sont exclusivement basés sur les relations des États-Unis avec cette colonie. Elle néglige, et non sans de justes motifs, les colonies anglaises dans les Indes occidentales. A raison de l'élévation de leur prix, les produits de ces colonies ne peuvent entrer en concurrence avec les produits des autres colonies sur les marchés du continent européen; mais ce désavantage peut cesser, soit par une augmentation de production, soit par une diminution de production et par une élévation de prix dans les autres colonies, but qu'en partie l'Angleterre cherche continuellement à atteindre par son infatigable politique relativement à la suppression de la traite des nègres.

La même Chambre soutient qu'eu égard au surcroît de frais que les navires américains encourraient, s'ils importaient dans leurs ports les denrées coloniales des Indes occidentales, ou même seulement de l'île de Cuba, pour les réexporter ensuite, après déchargement et rechargement, de leurs ports dans ceux de la Belgique, leur expéditeur, *plutôt que de se soumettre à tant de désavantages, trouvera mieux son intérêt à diriger le navire américain en droite ligne, nonobstant les droits différentiels*, etc.

En acceptant la question sur ce terrain, nous faisons, contre le texte de l'art. 4, § 2 du projet de traité, la concession que les navires des États-Unis, pour jouir du bénéfice de l'assimilation, seront obligés de prendre chargement dans leurs ports. Nous ferons d'abord remarquer que la chambre de commerce d'Anvers base son argumentation sur la supposition que la Législature n'augmentera pas la faveur de 10 p. % que le système, actuellement en vigueur, accorde à la marine nationale. Or, il n'est pas probable qu'après avoir entendu l'opinion de la majorité du pays et après avoir apprécié les puissants motifs sur lesquels cette

(*) *Ibidem.*

opinion est fondée, la Législature n'accorde pas à la navigation commerciale du pays une faveur plus efficace. Mais dans le cas même où la réduction infructueuse de 10 p. % fût maintenue, les calculs de la chambre d'Anvers n'en seraient pas moins renversés par l'irréfragable autorité des faits. Du 30 septembre 1839 au 1er octobre 1840, il a été exporté des ports des États-Unis dans les ports de la Belgique, en produits qui n'étaient pas les leurs, une valeur de fr. 2,626,700 40 cs. Le tableau détaillé de ces marchandises, étrangères aux États-Unis et reconnues comme telles par leur statistique officielle, constate ce fait.

TABLEAU *des exportations des États-Unis en Belgique, faites, du 1er octobre 1839 au 30 septembre 1840, en marchandises qui n'étaient pas les produits de leur sol ou de leur industrie.*

	MARCHANDISES.	QUANTITÉS EN LIVRES.	VALEUR EN FR.	
1	Fourrures non préparées de toute espèce	»	1,080 »	1
2	Peaux crues	»	968,511 60	2
3	Bois de teinture	»	135,275 40	3
4	Acajou non travaillé et autre	»	43,551 »	4
5	Thé importé de la Chine	3,126	7,911 »	5
6	Café	528,800	201,945 80	6
7	Cocoa	127,902	60,436 80	7
8	Poivre	319,045	129,578 40	8
9	Piment	37,671	10,659 60	9
10	Autres articles francs de droits	»	181,683 »	10
11	Armes à feu non spécifiées	»	2,160 »	11
12	Indigo	2,809	16,259 40	12
13	Marchandises non énumérées payant 25 p. % de droits.	»	2,732 40	13
14	Vins en barils, autres que les vins de France, d'Espagne, d'Autriche	3,700	9,990 »	14
15	Sucre	2,164,926	680,610 60	15
16	Salpêtre	164,409	52,012 80	16
17	Cigares, 76,000	»	5,245 40	17
18	Coton	187,038	87,658 20	18
19	Fer battu	85,600	2,450 »	19
20	Livres imprimés en langues anglaise, latine et grecque.	200	540 »	20
21	Manufactures de coton	»	26,455 »	21
	TOTAL FRANCS		2,626,700 40	

Ces faits et ces chiffres officiels sont traduits, par la chambre de commerce d'Anvers, en *craintes chimériques!* Nous ne pensons pas que, dans aucun pays commercial, il existe un seul négociant, versé dans la connaissance des

faits commerciaux établis entre les États-Unis et tous les ports du monde, qui ne sache que la navigation américaine amène dans ses ports, en revenant de contrées lointaines, les produits de tous les pays du globe, et que, si le marché intérieur en est surchargé, elle réexporte les mêmes produits partout où les expéditeurs supposent qu'on en éprouve le besoin, ou qu'ils puissent les placer. Le Rapport général du Secrétaire de la Trésorerie des États-Unis sur leur commerce maritime prouve cette assertion à la dernière évidence. Il porte le tonnage des navires américains, trafiquant entre les ports des États-Unis et tous les autres ports du monde, à l'énorme chiffre de 2,223,955 tonneaux. Aussi ce document officiel porte le nombre de navires américains et étrangers qui, pendant ladite année, sont entrés dans le port de Charleston et en sont sortis, à 636, et leur contenance à 165,459 tonneaux. Ce chiffre prouve que ce port, *plus rapproché de l'île de Cuba et aussi commode pour faire échelle*, n'est pas si *frayeux et si rigoureux pour l'observance de la quarantaine* que la chambre d'Anvers semble le croire.

La navigation de l'Amérique septentrionale est d'une puissance d'action extraordinaire. Elle entretient des relations commerciales avec toutes les parties du monde. Nulle nation n'est si entreprenante en commerce maritime. Il est connu de tout le monde commercial que son esprit d'entreprise est souvent poussé jusqu'à la témérité. Il dérange tous les calculs du commerce normal. Aussi, pour faire face à ses besoins momentanés, le commerce des États-Unis est souvent forcé de se livrer à des exportations ruineuses. Dans ces cas, il ne recule pas devant le dérangement de ses affaires. De là le nombre considérable de ses faillites.

La France et l'Angleterre, comme beaucoup d'autres nations, sont loin de traduire les mouvements prodigieux et anormaux de la navigation commerciale de l'Amérique du Nord en *craintes chimériques*. La Hollande, de son côté, ne lui a pas sacrifié les importations directes de ses colonies. Les faits résistent à tous les calculs de la chambre de commerce d'Anvers. Or, si ses chiffres ne représentent pas les faits, ils n'ont plus aucune valeur. Nul doute qu'eu égard à l'immense développement de la navigation commerciale des États-Unis, elle nous apporterait non-seulement les produits des Indes occidentales, surtout ceux de Cuba, les mêmes contre lesquels nous pouvons échanger, dans cette colonie et dans d'autres pays lointains, nos propres marchandises, mais encore les produits du monde tout entier, qu'elle ramène dans ses ports et qu'ensuite elle réexporte, soit avec bénéfice, soit avec perte, toutes les fois que ces importations excèdent les besoins de la consommation intérieure des État-Unis. La France et l'Angleterre ont très-bien prévu que leurs exportations lointaines auraient été restreintes dans la même proportion dans laquelle elles auraient permis à la navigation américaine d'importer, à conditions égales, dans leurs ports, des marchandises qui ne sont pas les produits des États-Unis.

Ce n'est donc pas, comme le prétend plus loin la même chambre de commerce, *au nom de la navigation nationale que des alarmes ont été exprimées à l'occasion de l'art. 4 du projet de traité* (*); mais au nom de nos exportations industrielles, auxquelles, à défaut d'éléments d'échanges, notre commerce

(*) Même *Pétition*.

maritime ne trouverait, en grande partie, d'autre issue que celle des État-Unis, issue d'ailleurs chanceuse, eu égard à l'élévation excessive du tarif de ce pays, aux progrès de ses industries et aux frais nombreux et élevés d'expédition et de transport que nous avons détaillés ci-dessus (p. 105 et 106) et qui, ajoutés aux droits de douane, rendront la concurrence difficile sous le rapport du plus grand nombre de nos produits. Au surplus, dans le cas où nos exportations aux États-Unis ne furent pas exposées à un avenir douteux, nous avons déjà prouvé qu'elles seraient indubitablement effectuées par la navigation américaine. Ce n'est donc pas non plus *au nom de la navigation nationale que*, sous le rapport des moyens de transport, *des alarmes*, relativement à nos exportations vers les États-Unis, *aient été exprimées*.

Aussitôt que des relations directes et faciles seront établies entre la Belgique et les États-Unis par un traité qui assimile l'importation des produits nationaux dans les ports réciproques, notre commerce continuera de trouver dans les navires américains, qui importent pour nos besoins 87 cargaisons de produits nationaux, des moyens multipliés et surabondants de transporter, par leurs retours aux États-Unis, les marchandises entreposées et les produits du pays. Les relations directes de commerce entre la Belgique et les États-Unis sont établies par le seul fait de leurs importations effectuées directement dans les ports belges. Les résultats infaillibles d'une semblable convention sont prouvés à la dernière évidence par les faits commerciaux régulièrement posés dans les ports de Liverpool et du Havre. Ce sont les navires américains qui exportent de ces ports vers les États-Unis *toutes* les marchandises étrangères entreposées dans ces ports en destination des États-Unis ; ce sont aussi ces mêmes navires qui exportent du port du Havre la majeure partie des produits français. Si le transit de l'Allemagne et de la Suisse s'établit par la voie de la Belgique, les facilités de ces communications directes et de ces moyens de transport vers les États-Unis augmenteront considérablement au moyen de leur prodigieuse navigation. La marine belge n'est donc pas, en cas de traité sur la base de l'importation assimilée des produits nationaux, un intermédiaire nécessaire à l'exportation de nos produits et des marchandises entreposées sur les marchés des États-Unis.

Les articles que nous expédions aujourd'hui aux États-Unis, et d'autres qui pourront soutenir la concurrence contre les produits similaires des Américains et contre ceux des autres pays industriels, envoyés sur ces mêmes marchés, trouveront chez nous des moyens abondants de transport dans la marine américaine. Toute notre protection doit être dirigée sur notre marine marchande exportant nos produits dans les pays qui n'ont pas de navigation de long cours, où toutes les productions diffèrent des nôtres, où les tarifs ne nous excluent pas et où la concurrence nationale n'oppose aucun obstacle aux échanges commerciaux. Là est surtout l'avenir industriel et commercial de la Belgique. C'est vers ces pays qu'elle doit diriger, avec vigueur et avec ensemble, toutes ses forces maritimes, si elle veut ouvrir des débouchés *nouveaux* et *réguliers* à ses industries qui sont en état de subir la concurrence des mêmes fabricats que les autres nations industrielles exportent sur les mêmes marchés lointains.

Il résulte de ces considérations et de ces faits que la navigation à vapeur, projetée comme moyen de transporter les marchandises de la Belgique aux États-Unis, est complétement inutile. Les exportations des produits français,

anglais, allemands et des marchandises entreposées, qui s'effectuent de la manière la plus régulière des ports du Havre, de Liverpool et des villes anséatiques, au moyen de navires à voiles, et particulièrement des ports de France et d'Angleterre par navires américains, sont des preuves irréfragables. Nous avons donné plus haut le tonnage commercial employé, pendant une seule année, entre la France et l'Angleterre d'un côté, et les États-Unis de l'autre. Celui employé entre ce dernier pays et les villes anséatiques a été, pendant la même année, de 111,067 tonneaux, répartis entre 30,566 de la marine américaine et 80,501 de la marine anséatique.

Si la réciprocité entre la Belgique et les États-Unis était restreinte à l'importation assimilée des produits nationaux, « ce serait porter l'atteinte la plus grave » au commerce de transit que nous avons un grand intérêt d'attirer dans notre » pays (*). » 2 *Objection.*

C'est là, sans contredit, une assertion grave; mais, en raison de sa gravité, elle méritait d'être appuyée sur des raisons qui en démontrassent l'exactitude. Or, elle est restée complétement gratuite. La chambre de commerce d'Anvers ne songe même pas à alléguer, dans ce paragraphe de sa *pétition* et dans les autres qui suivent (à l'exception d'un seul dont nous ferons l'objet d'une troisième objection), un seul motif pour prouver que le transit sera entravé par le système de réciprocité maritime que nous proposons. Les efforts qu'elle fait dans ce paragraphe tendent exclusivement à soutenir que, par nos principes de réciprocité, *nous ôterions à nos propres navires tout moyen de prendre part aux exportations vers les États-Unis des produits étrangers et que les navires américains feraient ces exportations.* Nous en concluons que le transit n'aura reçu aucune atteinte, attendu que, dans tous les cas, selon la chambre d'Anvers elle-même, les marchandises suisses et allemandes, entreposées dans nos ports en destination des États-Unis, seront exportées dans ce pays par les navires américains. Cette conclusion, tirée directement des raisonnements, d'ailleurs très-justes, de la chambre de commerce d'Anvers, répond à elle seule à l'objection qu'elle puise dans la grave atteinte qui serait portée au transit du pays, si le système de réciprocité envers les États-Unis, pratiqué par la France et l'Angleterre, était mis chez nous à exécution.

Il résulte du résumé de la *pétition* de la chambre de commerce d'Anvers qu'elle fait dépendre le transit allemand et américain par la voie de la Belgique de ces deux causes :

1° De notre propre navigation vers les États-Unis;

2° D'un traité qui assimile la navigation de la Belgique et des États-Unis sous le rapport de l'importation, des ports de l'une nation dans les ports de l'autre, des marchandises entreposées de toute provenance.

Si le transit s'établit par les voies de la Belgique, il ne sera dû ni à l'une, ni à l'autre cause. Celui des denrées coloniales vers l'Allemagne sera indubitablement acquis aux ports qui fourniront ces marchandises au prix le plus bas. Or quels moyens la Belgique possède-t-elle pour lutter contre la Hollande, sous le rapport des prix en denrées coloniales, produites par ses possessions transatlantiques?

(*) Ces lignes sont extraites de l'objection précédente. *Voyez* p. 110.

L'immense développement des productions coloniales de la Hollande lui permet de fournir à toute l'Allemagne sa consommation en café, sucre, riz, indigo, poivre, etc. De 1832 à 1838, la consommation du café java s'est accrue, en Europe, de 118 mille à 200 mille tonneaux. La consommation du sucre java n'était, en 1832, que de 118 mille tonneaux; elle s'est élevée, en 1838, à 184 mille tonneaux. Depuis cette dernière année la production de ces deux denrées a été constamment en progression dans les colonies hollandaises de l'archipel indien. L'exportation des quatre principaux produits de ces colonies a été officiellement portée, en 1839, aux quantités et valeurs suivantes :

Café	757,476 picols,	23,000,000 florins.
Sucre et rhum	842,017 »	11,200,000 »
Riz	1,103,378 »	4,700,000 »
Indigo	1,191,636 livres,	3,600,000 »

Afin d'attirer l'importation de ses produits coloniaux dans ses ports, la Hollande la favorise par d'énormes droits différentiels qui protégent, en même temps, sa propre navigation commerciale. Elle accorde à ces importations dans ses ports une réduction considérable sur les droits payés à l'exportation de Java. Les faveurs accordées aux importations effectuées dans les ports de la mère-patrie s'élèvent à plus de 100 %. Le tableau suivant indique les droits de sortie de Java sur quelques productions principales :

CAFÉ.

Par navires hollandais et pour la Hollande.	fl.	2	par picol.
» » pour toute autre destination. . . .		5	»
» étrangers et pour la Hollande.		4	»
» » pour d'autres destinations.		5	»

SUCRE.

Par navires nationaux	*Libre à la sortie.*		
» étrangers, sans distinction de destination. .	fl.	1	par picol.

POIVRE.

Par navires nationaux.	fl.	1	»
» étrangers.		2	»

ÉTAIN.

Par navires nationaux.	fl.	2	»
» étrangers.		5	»

Nos plus grandes espérances de transit ne s'étendent qu'au débouché des contrées rhénanes et de la Suisse; or, la Hollande possède des communications par eau, la Meuse et le Rhin, par lesquelles elle nous fera une grande concurrence. En 1840, elle a expédié à Cologne seul en denrées diverses :

De Rotterdam	336,637	quintaux de 50 kilos.
D'Amsterdam	460,695	» »
Ensemble	797,332	» »

Elle jouit de l'avantage d'une grande réduction de frets et d'autres frais sur le Rhin. Il est possible que, de Maestricht à Aix-la-Chapelle, elle lie, par un bout de chemin de fer, cette branche de la Meuse au chemin de fer rhénan. D'un autre côté, la question des péages de Cologne à Aix-la-Chapelle, et *vice versâ*, sera résolue dans le même sens pour le transport des marchandises hollandaises comme pour celui des marchandises belges. Les quatre millions que nous avons versés dans la construction du chemin rhénan tourneront donc aussi, quoique sous des rapports beaucoup plus restreints, au profit des exportations et du transit de la Hollande et lui faciliteront l'entrée dans les provinces rhénanes.

Eu égard aux immenses productions de Java attirées dans les ports de la Hollande et à la facilité de ses communications, comment le port d'Anvers pourra-t-il lutter dans les contrées rhénanes contre une concurrence aussi formidable? Nous verrons d'ailleurs plus bas, dans les termes de sa troisième objection, que la chambre de commerce d'Anvers avoue, quant à nos moyens de transit comparés à ceux de la Hollande, *les désavantages de notre position relative.*

Pendant notre réunion à la Hollande, et surtout en 1828 et 1829, la place d'Anvers expédia, en grande partie par les eaux intérieures de la Hollande, beaucoup de marchandises coloniales vers les provinces rhénanes. Quelques-uns croient que le même avenir lui est aujourd'hui réservé; mais ils ne tiennent aucun compte des changements survenus dans les positions relatives. Nous venons de les énumérer en partie. Les productions coloniales de la Hollande ont pris, pendant les douze dernières années, une extension considérable. Les entraves sur le Rhin ont été enlevées pour toutes les nations; les frets sur ce fleuve ont été considérablement réduits; Anvers est dépossédé des communications par les eaux intérieures de la Hollande. Pour soutenir la concurrence avec la Belgique, le commerce hollandais réduira, tant qu'il est nécessaire au succès de sa lutte, les prix de transport vers Cologne et les frais commerciaux d'expédition. C'est donc une erreur manifeste de tirer les mêmes conclusions d'une différence totale de positions respectives.

Quant aux produits exotiques qui ne proviennent pas des colonies hollandaises, nous avons déjà émis l'opinion qu'il est possible que la Belgique prenne une part dans leur transit vers les provinces rhénanes; mais elle lui sera encore énergiquement contestée par la Hollande. A part les susdits avantages que celle-ci possède et la qualité supérieure de quelques-uns de ses produits coloniaux auxquels la consommation s'est habituée, elle cherchera, aussi bien que la Belgique, à attirer en transit les produits des autres colonies. Ses conditions d'existence nationale sont dans son commerce maritime. Si les cafés et les sucres Brésil, Havane, Manille, St-Domingue, etc., sont demandés par l'Allemagne dans des proportions quelconques, la Hollande prendra tous les moyens de les lui fournir, et si la consommation allemande de ces denrées excluait, dans une proportion trop forte, celle de ses propres cafés et sucres coloniaux, elle dispose de moyens de réduire cette concurrence, en diminuant les prix des productions de ses terres coloniales qu'elle exploite ou qu'elle fait exploiter pour son compte. Après l'expiration des contrats dans lesquels elle est entrée avec les populations ouvrières de ses districts coloniaux, elle dispose d'un grand nombre de moyens de les renouveler et d'en réduire les termes. Le prix de revient des cafés Java, produits pour compte du Gouvernement hollandais, est de 13 florins les 135 livres. La *Maet-*

schappy les lui paye à raison de 22 florins les 100 livres. La Hollande peut donc, au besoin, réduire ses bénéfices pour conserver son marché intérieur et extérieur.

Si le port d'Anvers surmonte tous ces obstacles, s'il fournit aux provinces rhénanes quelques qualités et quelques provenances de denrées coloniales à meilleur marché, et que le transit des États-Unis vers l'Allemagne et *vice versâ* s'établisse par la voie de la Belgique ; sans aucun doute, il faut que, dans ce cas, le port d'Anvers dispose d'un nombre suffisant de navires américains pour transporter dans ce dernier pays les marchandises allemandes. Sans cette navigation américaine, ce transit serait entravé ; mais, comme nous l'avons déjà prouvé, si un transit s'établit par la Belgique, les navires américains abonderont dans ce port. La Hollande en a la conviction pour son propre transit, et, malgré le haut intérêt qu'elle attache à son commerce, elle ne s'émeut pas de notre navigation à vapeur vers les États-Unis.

Aucun obstacle local ne peut donc arrêter les importations en transit par navires américains et par tous autres navires étrangers. D'un autre côté, leurs arrivages seront d'autant plus attirés dans le port d'Anvers qu'ils trouveront, dans les marchandises entreposées de l'Allemagne et de la Suisse et dans les nôtres, des chargements de retour. La navigation américaine ne fait défaut dans aucun port du monde où il y a des importations et des exportations régulières à faire. Le fait est prouvé au Havre, à Liverpool, à Londres, à Hambourg et dans tous les ports du monde.

Un traité basé sur la faculté réciproque d'importer, sans différence de droits, des ports des États-Unis dans les ports belges et *vice versâ*, les produits nationaux, permettrait aux navires des États-Unis d'exporter de nos ports, sans surcharge aucune, les produits de toute provenance. Un tableau des exportations générales et spéciales, faites par la France aux États-Unis, a été fourni par le ministère précédent à l'appui de son *Projet de loi du* 10 *mai* 1840, *relatif à l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis*. D'après ce tableau, la France a exporté, de 1833 à 1838, dans les ports des États-Unis, tant en marchandises nationales qu'en marchandises d'entrepôt :

	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.
En 1833 . . . . fr.	134,965,261.	fr. 107,984,153
» 1834	113,093,536.	78,136,275
» 1835	196,042,277.	145,251,145
» 1836	238,874,057.	158,737,819
» 1837	98,615,390.	58,610,910
» 1838	170,698,032.	119,723,806

Le commerce français d'entrepôt ou de transit vers les États-Unis a donc pris, d'après ce tableau, une part dans ces chiffres dans les proportions suivantes :

En 1833 . . . . . fr.	26,981,103
» 1834	34,957,261
» 1835	50,791,132
» 1836	80,136,238
» 1837	40,004,480
» 1838	50,974,226

Cependant, comme déjà nous l'avons fait observer, la France n'a avec les États-Unis qu'un traité qui assimile les importations réciproques des produits *nationaux*. Ce sont les navires de ce dernier pays qui exportent des ports de France dans les leurs la majeure partie des produits français et *toutes* les marchandises entreposées destinées à la consommation des États-Unis.

La navigation américaine établit même une ligne régulière de paquebots à voiles entre les États-Unis et les ports par lesquels un grand transit a lieu, comme les ports du Havre et de Liverpool. Si donc le transit prend la voie de la Belgique, nos exportations vers les États-Unis ne doivent nous inspirer aucune inquiétude, soit que nous ayons, ou non, une navigation nationale vers ces parages. Il ne manquera pas au port d'Anvers de navires américains pour exporter aux États-Unis nos produits concurremment avec les marchandises entreposées en destination de ce dernier pays. Il n'en a jamais manqué aux ports de France par lesquels un grand mouvement de transit est établi. Quoique l'Angleterre ait une navigation à vapeur vers New-York, la majeure partie des transports n'en ont pas moins été effectués par navires américains. Il est même prouvé par les faits que, après l'établissement de la navigation à vapeur entre les ports d'Angleterre et des États-Unis, les exportations du premier pays dans le dernier ont diminué.

La chambre de commerce d'Anvers réclame pour la navigation à vapeur vers les États-Unis une protection énorme, quoique inutile, comme nous croyons l'avoir démontré, et, chose inconcevable, la majorité de ses membres s'oppose à une protection efficace de la marine nationale, destinée à servir, en grande partie, nos exportations indigènes, allemandes et suisses, vers les autres contrées du monde. Cependant, si le transit préfère la voie de la Belgique, il faut que, sous peine d'aliéner ce commerce, le port d'Anvers soit en possession d'une marine qui soit capable d'exporter ces marchandises vers les autres contrées lointaines. Cette opinion doit être aussi celle de cette chambre de commerce. Elle tomberait dans une nouvelle contradiction, si elle rejetait une nécessité pour les autres pays lointains qu'elle s'efforce tant d'établir pour les États-Unis.

Si les importations faites par notre marine marchande recevaient une protection efficace, conformément à la pratique de toutes les nations à la fois industrielles et maritimes, il est évident que le commerce national, employant notre marine, serait puissamment encouragé à exporter nos produits concurremment avec les marchandises allemandes et suisses vers les deux Indes, l'Asie centrale, l'Afrique, le Levant, le Brésil et les autres contrées de l'Amérique du Sud. En cas de protection nationale, une partie de ces contrées nous offrirait à la fois des débouchés favorables à nos exportations indigènes et étrangères, et, sous quelques rapports, un avantage sur le commerce de la Hollande. Le commerce national trouverait, dans l'adoption de ce système, un double avantage : ses importations étant suffisamment favorisées pour se livrer aux opérations lointaines, il écoulerait avec facilité sur nos marchés ses marchandises d'importation, et il rencontrerait dans les marchandises allemandes et suisses un moyen de compléter ses cargaisons de sortie. Mais la majorité de la chambre de commerce d'Anvers s'oppose à cette protection. C'est, selon nous, une preuve évidente que, contrairement à la politique commerciale et industrielle de tous les États maritimes, qui ne sont pas exclusivement commerciaux, elle tend à ériger le transit en première ligne de commerce. Cette chambre a toujours caressé la fausse

idée que ce système est le plus avantageux à la ville d'Anvers, considérée comme place de commerce; mais, sans aucun doute, il serait excessivement nuisible à notre industrie d'exportation. Le pays aurait fait d'énormes dépenses pour faciliter le passage et le placement des produits étrangers, tandis que ses propres exportations seraient considérablement entravées. Tel serait immanquablement le déplorable résultat, si la Belgique ne prenait pas des mesures pour établir, par sa propre navigation, des relations directes et suivies avec les autres contrées lointaines, afin d'échanger directement ses produits avec les leurs.

Ce système de la majorité de la chambre de commerce d'Anvers et les mesures qu'elle a prises depuis longtemps pour l'établir, sont d'autant plus inconcevables que, le transit étant parfaitement libre, il n'existe aucun obstacle local qui puisse l'entraver, et que, d'ailleurs, comme nous venons de le prouver, il est entouré, par des causes extérieures, de tant d'incertitudes. Si le transit ne s'établit pas par la Belgique, ou si, restreint aux provinces rhénanes et à la Suisse, il n'offre pas assez d'importance, et que le système de la chambre de commerce d'Anvers triomphe dans nos votes parlementaires, elle aura sacrifié, par ses influences locales, l'avenir certain de notre industrie à un avenir incertain!

Il est, en outre, facile de démontrer que la place d'Anvers n'est pas intéressée à ériger de préférence le commerce de transit en première ligne de commerce du pays. En accordant à ce commerce toutes les facilités auxquelles il a droit de prétendre pour prospérer, le résultat en arrivages étrangers sera exactement le même comme dans le cas où il serait établi comme commerce secondaire, conformément à la politique commerciale de toutes les nations à la fois industrielles et maritimes. Il est d'abord certain que, d'après les chiffres différentiels que la commission d'enquête établira dans son projet de loi, nos approvisionnements pour la consommation intérieure seront fournis, dans les deux cas, par navires nationaux et par navires étrangers. La production répond toujours aux besoins et même souvent elle les excède; mais, chaque fois, en cas de surexcitation d'importation pour la consommation intérieure, le niveau ne tarde pas de s'établir. Il ne peut donc régulièrement arriver plus de navires pour satisfaire à ces besoins que ceux-ci ne réclament. Le vide qui, sous ce rapport, serait laissé par la navigation belge, sera rempli par la navigation étrangère. Quant au nombre de navires étrangers important en transit, il sera encore le même dans les deux cas. Si ce commerce prend la voie de la Belgique, les navires étrangers arriveront dans la même proportion dans laquelle l'Allemagne demandera au port d'Anvers des denrées coloniales. Le commerce maritime suit toujours la direction des besoins locaux; ses intérêts sont dirigés par la manifestation de ces besoins. Le fait a été universellement constaté dans tous les ports du monde.

Il résulte de cette marche générale du commerce que la chambre de commerce d'Anvers est dans l'erreur, lorsqu'elle croit que *ce serait porter l'atteinte la plus grave au commerce de transit,* si la réciprocité maritime entre la Belgique et les États-Unis était restreinte à l'importation, des ports d'un pays dans les ports de l'autre, des produits nationaux Elle est d'accord avec nous que sous l'empire d'un semblable traité les exportations des produits indigènes et étrangers, en destination des États-Unis, seraient effectuées par navires américains plutôt que par navires belges; elle convient donc aussi avec nous que ces produits seraient exportés aux États-Unis, *sans qu'à leur entrée dans les ports de*

l'Union américaine, ils fussent grevés de droits différentiels et dussent être vendus avec perte sur ses marchés. La France et l'Angleterre, en suivant le système de réciprocité avec les États-Unis que nous proposons, portent tous leurs soins sur l'exportation de leurs propres produits. En cas de relations directes et réciproques avec un pays lointain qui possède une grande navigation commerciale et qui consomme leurs produits dissimilaires, comme ils consomment ceux de ce pays, ces États se soucient fort peu du mode de transport ou de la distinction du pavillon. L'essentiel pour eux c'est d'exporter leurs produits dans ce pays. Toute leur sollicitude est acquise à leur marine nationale naviguant vers les pays transatlantiques qui n'ont pas de navigation de long cours. Là les moyens de transport et les retours avantageux sont d'une nécessité absolue pour l'exportation régulière de leurs produits.

Chose remarquable! Les mêmes membres de cette chambre de commerce qui voient dans cette réciprocité, restreinte à l'importation des produits nationaux, une entrave considérable apportée au transit, sont aussi les mêmes qui, devant l'enquête, ont reconnu un grand marché de transit surtout au port du Havre, et cependant il n'existe entre la France et les États-Unis, comme entre l'Angleterre et cette dernière nation, d'autre traité de réciprocité que celui qui limite l'assimilation des navires des parties contractantes à l'importation des produits nationaux des ports de l'une nation dans les ports de l'autre. Nous appuierons nos assertions sur les faits statistiques invoqués par nos adversaires eux-mêmes.

« Dans le mouvement général du commerce qui se fait par les ports français, » tant en exportations qu'en importations, le pavillon français ne figure que » pour les deux cinquièmes. Depuis 1827 jusqu'en 1836, le pavillon étranger a » pris, dans le mouvement général des exportations et des importations de la » France, une part double de celle qu'y a prise le pavillon français (*). »

» En France, pendant la période décennale de 1827 à 1836, le commerce » *général* avec l'étranger a augmenté, tant à l'importation qu'à l'exportation, » de 60 p. %. L'ensemble du tonnage, pendant cette période, s'est élevé de » 1,615,000 tonneaux à 2,371,000, c'est-à-dire de plus de 46 p. %. Le ton- » nage français s'est accru de 30 p. % seulement, et le tonnage étranger de » 60 p. %. En 1827, la proportion des navires étrangers excédait le tonnage » des navires français de 31 p. %, et en 1836 de 60 p. % (**). »

Nos adversaires établissent les mêmes proportions d'accroissement entre le tonnage de l'Angleterre et des États-Unis, et celui du tonnage étranger (***).

Nous n'avons nul besoin de tirer de ces faits *avoués* la conclusion que ces résultats commerciaux ont eu lieu en France et en Angleterre malgré leur traité de réciprocité avec les États-Unis, restreint aux importations de produits nationaux, et, par conséquent, malgré les énormes droits différentiels, imposés en France sur l'importation par navires américains de toutes marchandises qui ne sont pas la production de l'Amérique du nord, et malgré la prohibition dont l'Angleterre frappe ces mêmes importations pour la consommation intérieure. Nos adver-

---

(*) Documents de l'Enquête, p. 401.

(**) *Ibidem*, p. 437. Voyez ci-dessus d'autres extraits des Documents de l'Enquête, § X, pp. 62 et 63, et § XIII, sur le transit, p. 87.

(***) *Ibidem*, p. 437.

saires se sont chargés eux-mêmes de tirer ces conclusions contre leurs propres assertions.

Le système de réciprocité, que nous proposons à l'adoption du pays, est pratiqué en France et en Angleterre dans le but évident et avoué de mettre, par leur propre commerce maritime, les producteurs de leurs pays en communication directe avec les consommateurs des autres pays lointains aussi bien qu'avec les États-Unis. Les faits commerciaux, posés depuis longtemps dans ces deux pays industriels et maritimes, ont prouvé qu'ils ont étendu considérablement leurs exportations, sans nuire, d'un autre côté, à leur transit. Le commerce extérieur de la France prend, chaque année, un développement plus étendu. Son importance s'est élevée, en 1840, à 2,063,000,000 de francs. C'est la valeur la plus considérable à laquelle il se soit porté jusqu'à présent. Elle excède de 518,000,000, ou de 33 ½ p. %, la moyenne décennale de 1830 à 1839. Le chiffre de 2,063,000,000 de francs représente le commerce général de la France. En le décomposant, le commerce de transit y est compris pour 621,000,000 de francs. Le commerce spécial, ou celui des produits étrangers, importés en consommation, et des produits français exportés, y figure pour 1,442,000,000 de francs. Les exportations de la France ont surpassé de 25 p. % la moyenne décennale de 1830 à 1839.

Ces détails statistiques sont fournis par le Ministre du commerce et de l'agriculture, dans son discours, prononcé le 16 décembre 1841, à l'ouverture de la session des Conseils-Généraux de l'agriculture, du commerce et des manufactures. Le même Ministre constate les mouvements maritimes du commerce français de 1840 en ces termes : « Les transports par mer sont entrés dans la » masse totale des échanges pour 1481 millions, c'est-à-dire pour 71 p. % » environ, somme qui est représentée dans le mouvement général de la navi- » gation par un tonnage de 2,896,000 tonneaux. Vous remarquerez que ce » chiffre aurait été de 3,350,000 tonneaux au moins, si le jaugeage avait eu lieu » d'après le mode antérieur à l'ordonnance du 15 novembre 1837 qui a réduit » de 15 à 16 p. % le chiffre officiel du tonnage des navires. Or, la moyenne » de 1830 à 1839 donnant, d'après les mêmes bases, 3,350,000 tonneaux, » il suit de là que le mouvement général de la navigation s'est accru de » 1,001,000 tonneaux, soit dans la proportion de 43 p. %. C'est là le résultat » général du commerce par tous pavillons. Pour le pavillon français, l'aug- » mentation, en prenant les mêmes termes de comparaison, a été de 422,000 » tonneaux, soit de 49 p. %. »

Tels sont les beaux résultats qu'en accroissement annuel de commerce *maritime* et de navigation commerciale, le commerce direct et une législation efficacement protectrice ont donnés à la France. Quant à l'Angleterre, ses prodigieux succès, résultats d'un même système protecteur de commerce *maritime*, sont suffisamment connus. La même politique commerciale a imprimé aux États-Unis un égal mouvement de progression en industrie, en commerce et en navigation. Les navires étrangers, non assimilés, ont payé dans leurs ports, dès les premières années de l'indépendance américaine, un dollar par tonneau et 10 p. % sur les marchandises, importées par ces navires, en sus des droits de douane exigibles sur les mêmes marchandises, importées par navires nationaux. Les droits de douane étaient énormes; ils étaient portés, en moyenne, de 30 à 40 p. % *ad valorem*. La protection accordée à la marine américaine était donc

considérable. C'est à cette protection que les États-Unis doivent particulièrement leurs étonnants progrès en commerce extérieur, en industrie et en navigation. Comme nous l'avons fait observer, § VI, pp. 37 et 38, et § VIII, pp. 45 et 46, ce sont ces progrès que l'Angleterre a cherché à entraver chez les autres nations, en provoquant de toutes parts des traités de réciprocité qui faisaient tomber les droits différentiels.

Il serait inutile d'objecter ultérieurement que les navires américains ne feraient pas d'importations en transit et seraient éloignés de nos ports, si ces mêmes importations, alors qu'elles ne sont pas composées de produits des États-Unis, ne pouvaient pas se replier avec facilité sur la consommation intérieure. Les faits commerciaux, produits en France et en Angleterre, répondent suffisamment à cette objection. Les marchés intérieurs de la France et de l'Angleterre offrent à la navigation américaine une alimentation autrement considérable; cependant ces deux États continuent, après de longues expériences, de pratiquer envers les États-Unis le système de réciprocité que nous soutenons. S'il entrait dans leurs intérêts commerciaux et industriels d'attirer en plus grand nombre dans leurs ports les navires américains, sans aucun doute ils se relâcheraient des restrictions qu'ils opposent à ces arrivages plus fréquents; mais ils ont la conviction qu'en suivant envers les États-Unis un autre système de réciprocité, leurs relations directes avec les autres pays lointains seraient gravement compromises. Leurs échanges commerciaux passeraient en partie au commerce maritime de l'union américaine au détriment de leur propre industrie d'exportation. Malgré ces restrictions, la navigation américaine, tant au moyen de ses importations qu'au moyen de ses exportations, a presque seule contribué au marché de transit et de réexportation qui s'est établi au Havre et à Liverpool. Nous croyons, d'ailleurs, avoir prouvé plus haut de la manière la plus évidente que, dans aucun cas, soit que le transit s'établisse chez nous, ou non, les navires américains ne feront pas défaut à nos besoins d'importations et d'exportations.

La deuxième objection de la chambre de commerce d'Anvers est donc, de tous points, basée sur des erreurs évidentes. Cependant elle insiste. Elle produit une troisième objection.

3 *Objection*

« La Hollande, par son traité du 19 janvier 1839, admet, sans droits différentiels, toute marchandise introduite des États-Unis par navire américain, » quel que soit le pays de production, et peut de même introduire toutes marchandises quelconques des ports néerlandais aux États-Unis. Pourrions-nous » espérer de lutter contre la Hollande, si des droits différentiels restreignaient, » de part et d'autre, les rapports entre la Belgique et l'union américaine? Ne » serait-ce pas créer nous-mêmes une barrière à l'extension de notre commerce et surajouter encore *aux désavantages de notre position relative?* » Ne serait-ce pas détourner la Prusse et la Confédération allemande de leurs » dispositions bienveillantes, qui nous sont si indispensables? Quel intérêt auraient-elles d'entrer dans des rapports intimes avec la Belgique, si la Belgique » ne peut conduire leurs marchandises sur les marchés transatlantiques que » grevées de charges qu'elles ne rencontrent ni en Hollande, ni dans les villes » anséatiques (*). »

(*) Même *Pétition de la chambre de commerce d'Anvers.*

Nous ferons observer, en premier lieu, que la France et l'Angleterre, nations *industrielles* comme la Belgique et aussi jalouses de conserver leur transit, ne s'émeuvent pas de ce traité, conclu entre les États-Unis et la Hollande. Nous en avons développé les motifs. En second lieu, cette chambre de commerce convient avec nous que, si le traité de réciprocité avec les États-Unis était restreint à l'importation assimilée des produits nationaux, *nous ne créerions pas nous-mêmes une barrière à l'extension de notre commerce, et que la Belgique ne conduirait pas les marchandises allemandes grevées de charges qu'elles ne rencontreraient ni en Hollande, ni dans les villes anséatiques.* Elle a établi dans sa première objection, et sans qu'il soit possible de contester son assertion, que, si nos marchandises indigènes et entreposées ne sont pas exportées aux États-Unis par navires nationaux, leur exportation sera indubitablement effectuée par navires américains. Le même résultat est obtenu, par le même système, en France et en Angleterre. Cette chambre de commerce ne peut soutenir son opinion qu'en supposant, ce qui serait absurde, que les États-Unis aient l'intention de grever d'une surcharge de droits les importations faites dans leurs ports par leurs propres navires. Il résulte de ces observations qu'elle a détruit cette troisième objection par la première. Nous pourrions nous arrêter à cette nouvelle contradiction ; mais la question est d'une gravité telle qu'elle mérite toute l'attention de la Législature et de nos industriels. Nous démontrerons la fausseté de la comparaison que la chambre de commerce d'Anvers établit entre la Belgique et la Hollande.

Elle part du faux principe que la même cause produit toujours et dans tous les cas les mêmes effets. L'axiome n'est vrai que lorsqu'une cause agit sur deux corps identiques, exposés, au même degré, à ses influences. En commerce extérieur, comme en physique, en morale, en politique, deux corps différemment constitués résistent inégalement à la même cause. Cette chambre de commerce n'a pas tenu compte des grands traits de différence qui distinguent la Belgique de la Hollande.

En premier lieu, la Hollande est en grande partie commerciale. Elle vit plutôt de son commerce que de son industrie. Par contre, la Belgique est avant tout industrielle. Elle éprouve le besoin d'ouvrir à ses produits manufacturés des débouchés lointains au moyen de son commerce maritime.

En second lieu, la Hollande est en possession de colonies très-productives et très-peuplées. Leur consommation en articles, produits par la Hollande, suit la progression de leurs productions naturelles, réclamées par les besoins de l'Europe.

En troisième lieu, eu égard à la richesse des productions de ses possessions indiennes et à sa législation coloniale par laquelle elle s'assure, *en dehors des traités de réciprocité*, le monopole de ses échanges directs avec ses colonies (p. 126), la Hollande a pu traiter de réciprocité avec les États-Unis sur le pied de l'importation assimilée, des ports réciproques, de marchandises de toute origine, sans compromettre ni ses exportations industrielles dans ses colonies, ni ses importations coloniales dans les ports de la mère-patrie, ni enfin sa navigation commerciale qui, efficacement protégée, sert aux unes et aux autres de moyen de transport. D'après les termes formels du traité conclu entre la Hollande et les États-Unis, la réciprocité maritime est bornée, tant sous le rapport des droits affectant les marchandises de toute origine, importées dans les

deux pays, que sous celui des droits de port, aux importations mutuelles effectuées des ports des Pays-Bas *en Europe* dans ceux des États-Unis, et *vice versâ* des ports de ces États dans ceux des Pays-Bas *en Europe*.

En quatrième lieu, la Belgique ne possède pas de colonies, et, par conséquent, de moyens d'échanger *exclusivement* ses produits avec ceux de populations lointaines, assujetties à la loi commerciale de la mère-patrie. Toutes ses ressources d'exportation lointaine sont bornées aux échanges avec les productions des contrées transatlantiques, indépendantes d'États européens. Or, nous avons déjà prouvé que, si la Belgique adoptait cette réciprocité maritime envers les États-Unis, le commerce de ces États nous enlèverait en partie ces ressources au profit de leur propre industrie d'exportation, et sans qu'il pût en résulter aucun avantage pour nos exportations aux États-Unis tant de marchandises indigènes que de marchandises étrangères.

Il résulte de cette différence de position commerciale et industrielle entre la Belgique et la Hollande que ni la même législation commerciale, ni la même réciprocité maritime ne conviennent à la fois ni à l'une ni à l'autre.

En effet, la Hollande a renoncé depuis longtemps à plusieurs exploitations considérables d'industrie pour se donner une position particulièrement commerciale. Les seules industries qu'elle ait conservées sont appropriées aux besoins et aux goûts de ses possessions coloniales. Lorsqu'elle en crée de nouvelles, ce sont encore celles dont les produits sont également réclamés par les besoins de ses possessions dans les Indes. C'est à cette cause qu'est due la création de ses nouvelles manufactures de coton.

La Hollande protége, par des droits différentiels très-élevés, tant l'exportation dans ses colonies des produits de ses industries que l'importation dans ses ports de ses produits coloniaux. Elle se réserve, par ces moyens, le monopole commercial entre la mère-patrie et ses colonies. Ses plus grands besoins commerciaux et industriels sont donc satisfaits. Sa législation maritime est entièrement appuyée sur son système colonial. C'est la raison pour laquelle cette législation, sous laquelle, par une inconcevable incurie, le commerce belge végète encore aujourd'hui, est un déplorable anachronisme, et pour laquelle la proposition d'enquête commerciale a voulu le soustraire à cette législation et lui en créer une autre appropriée à ses nouveaux besoins.

Sans nuire à son industrie adaptée à ses possessions transatlantiques, et sans compromettre ses relations directes et ses échanges commerciaux avec ces mêmes possessions, la Hollande peut attirer dans ses ports les navires de tous les pays important de leurs ports, pour la consommation, des marchandises de toute provenance.

Telle est aussi la position des villes anséatiques. Elles sont presqu'exclusivement commerciales, et ont peu d'industries propres à l'exportation. Toutefois, Hambourg frappe de droits différentiels les importations, faites par navires étrangers, pour la consommation intérieure.

La navigation marchande des États-Unis ne peut, sans de très-grands désavantages, concourir avec la navigation hollandaise pour l'importation de produits coloniaux, semblables à ceux qui sont les provenances des colonies hollandaises.

La consommation intérieure de la Hollande en denrées coloniales est toute de production javanaise. En traitant avec les États-Unis, la Hollande savait fort

bien que les effets de son traité se seraient bornés à l'importation, par navires américains, *des produits des États-Unis destinés à la consommation intérieure et au transit, et à l'importation d'autres produits qui n'auraient trouvé en Hollande d'autre issue que celle du transit en Allemagne*. Elle n'a pas traité de réprocité avec les États-Unis sur la base la plus large *dans le but d'assurer à sa propre navigation* LA PLUS GRANDE PARTIE *des transports des marchandises allemandes et suisses, entreposées chez elle en destination de ce pays ;* elle a la conviction que, malgré ce traité, ces transports seront effectués, *en grande partie,* par les navires américains. Le dernier tableau statistique, publié par les États-Unis, établit le tonnage américain et hollandais, pendant que le traité de réciprocité entre les deux pays, qui est du 19 janvier 1839, était en pleine vigueur d'exécution, dans les proportions suivantes :

Navigation entre les ports des États-Unis et de la Hollande, du 1er *octobre* 1839 *au* 30 *septembre* 1840.

NAVIRES ET TONNAGE AMERICAINS				NAVIRES ET TONNAGE HOLLANDAIS.			
A LA SORTIE DES PORTS DES ÉTATS-UNIS		A L'ENTRÉE DANS LES PORTS DES ÉTATS-UNIS.		A LA SORTIE DES PORTS DE LA HOLLANDE.		A L'ENTRÉE DANS LES PORTS DE LA HOLLANDE.	
NAVIRES.	TONNAGE.	NAVIRES.	TONNAGE.	NAVIRES.	TONNAGE.	NAVIRES.	TONNAGE.
107.	31,747.	53.	15,133.	22.	3,629.	23	3,437.

La navigation américaine a donc produit dans les ports hollandais les mêmes effets que dans les ports anglais, français et belges. Les $^{6}/_{7}^{mos}$ des importations et des exportations ont été effectués, dans les ports hollandais, par la navigation des États-Unis. Son tonnage, comparé à celui de la Hollande, le prouve. Il reste aussi dans les ports hollandais 54 navires américains, d'une capacité de 16,614 tonneaux, obligés de partir à vide et prêts à exporter aux États-Unis les produits hollandais et allemands, si ce besoin excédait les 15,133 tonneaux qu'ils exportent aujourd'hui. Au surplus, 107 navires américains importent maintenant dans les ports hollandais 31,747 tonneaux de marchandises, soit pour la consommation intérieure, soit en transit, et 53 navires des États-Unis exportent, des ports hollandais dans les leurs, 15,133 tonneaux de marchandises hollandaises et allemandes ; si ces besoins augmentaient, nul doute que le nombre de 107 à l'importation et celui de 53 à l'exportation augmenteraient dans la même proportion de ces besoins. Dans une semblable situation de rapports commerciaux et maritimes entre les États-Unis et la Hollande, celle-ci ne commettra pas la faute immense de créer entre les deux pays, à des frais énormes, une navigation à vapeur complétement inutile. Aussi, quoiqu'à juste titre elle soit jalouse de notre commerce maritime et de notre transit, qui ne peuvent prendre de l'extension qu'au détriment de ses mêmes intérêts, elle a la conviction de l'inutilité de nos efforts. Elle ne cherche pas à les contre-balancer par la concurrence, et reste spectatrice indifférente et immobile de notre navigation à vapeur vers les États-Unis. C'est donc à tort que le précédent Ministère a écrit ces lignes dans son *Exposé des motifs, accompagnant le projet de loi relatif à l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-*

Unis : « On a vu bientôt la France *et la Hollande* s'émouvoir à l'aspect de cette » entreprise, et ces *deux* pays annoncent déjà l'intention de venir partager cette » nouvelle conquête commerciale. »

Par un traité, basé seulement sur l'importation assimilée des produits nationaux, nous obtiendrons les mêmes effets. Si le transit s'établit par les voies de la Belgique, les navires américains importeront non-seulement les produits de leur sol et de leur industrie pour la consommation intérieure, mais ils amèneront en transit de leurs ports et de tous les autres ports du monde les produits de toute origine. Aucun obstacle ne s'oppose à ces importations dans nos ports. Le commerce de transit étant libre, la question locale, relative aux arrivages de navires américains important en transit, reste la même pour la Belgique comme pour la Hollande. Déjà nous avons fait remarquer que d'autres causes, indépendantes des dispositions des traités, détermineront l'établissement du transit. Nous les avons signalées. La chambre de commerce d'Anvers avoue elle-même, sous le rapport de transit, les *désavantages de notre position relative.* Toutefois, si, malgré ces désavantages, le transit prend la voie de la Belgique, nous ne cessons de le répéter, et la chambre de commerce d'Anvers ne l'ignore pas, les navires américains exporteront vers les États-Unis les produits indigènes et les marchandises entreposées, sans qu'à leur arrivée dans les ports de l'Union américaine, ces exportations soient assujetties à des droits différentiels. *Nous ne restreignerons donc pas par ces droits les rapports entre la Belgique et l'union américaine. Nous ne nous créerons pas une barrière à l'extension de notre commerce. Nous n'ajouterons rien aux désavantages de notre position relative. Nous ne détournerons pas la Prusse et la confédération allemande de leurs dispositions bienveillantes, qui nous sont si indispensables. Elles auront de l'intérêt à entrer dans des rapports intimes avec la Belgique, puisqu'elle pourra conduire leurs marchandises sur les marchés transatlantiques,* SANS ÊTRE GREVÉES DE PLUS DE CHARGES QU'EN HOLLANDE *ou dans les villes anséatiques.*

Les faits ont prouvé que, postérieurement à l'année commerciale à laquelle la chambre de commerce d'Anvers a emprunté ses chiffres (p. 111), les rapports entre la Belgique et les États-Unis ont augmenté en notre faveur, sans qu'un nouveau traité de réciprocité entre les deux pays soit intervenu et sans qu'une navigation à vapeur ait été établie. La dernière statistique des États-Unis renseigne quatre-vingt-neuf navires qui sont sortis de leurs ports directement pour la Belgique, et, non pas dix, mais trente et un, parmi lesquels deux belges, qui sont sortis de nos ports directement pour les États-Unis. Il est probable qu'ils ont quitté nos ports avec un chargement suffisant, car une navigation aussi longue ne s'exploite pas sans fret. Au surplus, il est constaté que nos exportations aux États-Unis se sont accrues surtout en verres à vitres et en zincs sur lesquels nous avons quelqu'avantage sur les marchés des États-Unis. L'accroissement des exportations dans un pays, vers lequel de nombreux moyens de transport sont établis, ne dépend en aucune manière d'un traité de réciprocité tel qu'on veut le négocier; il est exclusivement dû aux avantages, en prix et en qualités, que ces articles peuvent offrir sur les marchés de ce pays.

La Hollande a même traité, en 1837, de réciprocité entre ses ports en Europe et les mêmes ports anglais. Elle n'a pas plus à craindre de cette réciprocité pour son commerce maritime et colonial et pour son industrie que de son traité

avec les États-Unis. L'Angleterre importe même dans ses ports une quantité considérable de cafés Java qu'elle a d'abord transportée au Cap-de-Bonne-Espérance, afin de jouir de la réduction de six pences sur les droits d'importation. Du 30 septembre 1839 au 1er octobre 1840, les États-Unis eux-mêmes ont exporté des ports hollandais 2,028,387 livres de café.

Voici d'ailleurs les prix comparatifs des principales denrées coloniales sur les marchés de Londres et de Rotterdam :

SUCRE, LES 100 LIVRES.

	MARCHÉ DE LONDRES.	MARCHÉ DE ROTTERDAM.
1838 . . .	50 à 70 shillings.	28 à 52 shillings.
1839 . . .	50 à 69 »	25 à 30 »
1840 . . .	60 à 66 »	25

CAFÉS, LES 100 LIVRES.

1838 . . .	76 à 100 shillings.	45 à 69 shillings.
1839 . . .	72 à 115 »	53 à 73 »
1840 . . .	60 à 93 »	45 à 69 »

INDIGO, LA LIVRE.

1838 . . .	5 à 8 shillings.	5 1/2 shillings.
1839 . . .	6 à 10 »	6 3/4 »
1840 . . .	6 à 9 »	5 2/3 »

Cette différence entre les prix de ces produits des possessions indiennes de l'Angleterre et de la Hollande, ajoutée à la législation coloniale de ce dernier État et à la prodigieuse richesse de ses productions javanaises, renferme, sous le rapport des traités de réciprocité de la Belgique, de hauts enseignements qui souvent échappent à nos économistes et qu'il importe de faire ressortir :

1° Cette différence de prix et cette législation coloniale prouvent évidemment que la Hollande a pu traiter sur cette base de réciprocité avec l'Angleterre et les États-Unis, sans compromettre en rien la vente de ses produits coloniaux, son marché général, ses exportations de ses colonies, ses importations dans ses colonies, ses relations directes avec elles et sa navigation.

2° Attendu que les intérêts commerciaux et industriels de la Hollande restent suffisamment protégés, et que ses relations avec ses colonies demeurent intactes, son traité de réciprocité avec l'Angleterre et les États-Unis ne peut avoir d'autre effet que l'importation dans ses ports, par navires de ces deux pays, de leurs produits et de marchandises à transiter; or, ce même besoin est amplement satisfait dans nos ports par un traité avec les États-Unis, basé sur l'importation assimilée des produits nationaux. Aucun obstacle ne s'oppose, dans nos ports, à l'importation en transit, soit des ports américains, soit de tous les autres ports du monde. Ces traités ne peuvent donc nous donner aucun avantage sous le rapport du transit. Cependant, c'est dans cet intérêt qu'on les invoque.

3° Ceux qui s'appuient sur ces traités ne tiennent aucun compte, ni de la

différence de position et d'intérêts entre la Belgique et la Hollande, ni des effets tout à fait contraires à nos intérêts que ces conventions doivent opérer sur notre commerce extérieur et sur notre industrie d'exportation. Les industries de la Hollande sont calculées sur les besoins et les habitudes de ses colonies; ses produits et sa navigation qui les importe dans ses possessions coloniales sont protégés par une législation qui porte les droits de protection à une élévation considérable et qui exclut toute concurrence des produits similaires des autres nations maritimes. La Belgique, au contraire, ne dispose d'autre moyen d'exporter ses fabricats dans les pays lointains qu'en les échangeant contre les produits des colonies libres; or, ces échanges seraient effectués, en grande partie, par le commerce de l'Angleterre et des États-Unis (*). La similarité des traités ne prouve donc rien. Il importe de voir comment ils opèrent sur deux pays différemment constitués sous le rapport commercial, industriel et maritime.

Nous partageons avec la chambre de commerce d'Anvers l'opinion *que les dispositions bienveillantes de la Prusse nous sont indispensables* pour établir notre transit vers les provinces rhénanes et *vice versâ*. Nous nous sommes déjà expliqué sur ces dispositions; mais nous avons seulement présenté cette question d'un côté; nous l'envisagerons aussi de l'autre, et nous la poserons sous le point de vue le plus favorable.

Le port d'Anvers est beaucoup plus rapproché de Cologne que celui d'Amsterdam et de Rotterdam. Le chemin de fer offre de grands avantages pour la rapidité des transports commerciaux. Quant à la question de leur économie, sa solution dépend des sacrifices que la Belgique et la société rhénane, d'un côté, et la Hollande, de l'autre, sont disposées à faire pour transporter, au prix le plus bas, les marchandises par leurs voies respectives. Il est probable qu'il s'engagera entre les deux intérêts une vive lutte qui tournera au profit de l'Allemagne. Elle recevra à un prix de transport très-bas les matières premières pour ses industries et les denrées coloniales pour sa consommation. Pour expédier ses produits manufacturés au delà des mers, elle pourra choisir entre les ports celui qui conviendra le mieux aux intérêts de son commerce et de son industrie. Dans notre opinion, fondée sur les avantages que l'Allemagne recueillera de la lutte entre la Belgique et la Hollande, il est dans l'intérêt de l'Union allemande de s'appuyer à la fois sur les ports de l'une et de l'autre puissance maritime. Il est donc possible que, malgré les affinités dynastiques et politiques de la Prusse et de la Hollande, et si l'union germanique ne s'associe pas le port de Brême ou même les ports hollandais, la Belgique obtienne de cette confédération commerciale des facilités égales à celles qu'elle accordera à la Hollande pour transiter les marchandises d'Anvers vers l'Allemagne inférieure et *vice versâ*. Nous disons : vers l'*Allemagne inférieure*, car nous persistons à croire que la Prusse ne sacrifiera pas son transit par ses ports de Dantzig et de Stettin vers l'Allemagne centrale et supérieure et vers les contrées de l'Est de l'Europe, transit qui, d'ailleurs, eu égard à son éloignement de nos frontières, ne pourrait être préjudiciable au nôtre, si nous bornons nos espérances à cet égard aux contrées qui avoisinent le Rhin et à la Suisse. Le succès dépendra des moyens de concurrence entre la

(*) §§ VI, VII, XIII et XIV.

Belgique et la Hollande. Celle-ci possède dans son commerce maritime, dans ses colonies et dans sa navigation marchande de grandes ressources pour desservir les intérêts allemands. La Belgique pourra-t-elle les contrebalancer ? L'avenir décidera. Quoi qu'il en soit, la Belgique commettrait une faute énorme si, se reposant sur des éventualités, elle négligeait de s'assurer ses échanges directs avec les pays lointains, les seuls qui, selon la chambre de commerce d'Anvers elle-même, offrent, dans l'état actuel de la législation commerciale de l'Europe, des débouchés à nos industries. Nous appelons sur ce point fondamental toute l'attention de la Chambre des Représentants.

Cependant, si contrairement à la politique commerciale de la France et de l'Angleterre, si avantageuse à leur commerce et à leur industrie, la Législature se proposait d'ériger un système de réciprocité maritime, basé sur l'importation assimilée des produits de toute origine, il lui resterait un moyen de soustraire le pays à une partie de ses funestes conséquences. Afin d'empêcher que le commerce et l'industrie des États étrangers se substituent dans les pays de production coloniale au commerce et à l'idustrie belges, et de maintenir avec ces pays nos propres échanges commerciaux, il faudrait, avant l'adoption de ce système, établir une législation différentielle semblable à celle qui, en France, régit l'importation, par navires nationaux, de quelques produits coloniaux. Les droits d'importation varieraient non-seulement sous le rapport de la distinction entre les lieux de production et les entrepôts d'Europe, mais aussi sous celui des importations effectuées d'autres lieux *hors d'Europe*. Afin de faire comprendre clairement la portée de ce moyen, nous en ferons l'application à l'article *Café*.

CAFÉ, PAR 100 KILOS.

Directement des lieux de production par navires nationaux. . .	fr.	6 »
» » étrangers. . . .		10 »
D'ailleurs hors d'Europe par navires nationaux.		11 »
» » étrangers.		12 »
Des entrepôts d'Europe par navires nationaux.		13 »
» » étrangers		14 »

En admettant la troisième catégorie, les cafés importés par navires belges de pays lointains qui ne les produisent pas, payeraient 11 francs par 100 kilos. Le même droit pèserait, sous l'empire de ce système de réciprocité, sur cette denrée importée des ports de ces pays par bâtiments étrangers. D'un côté, cette législation neutraliserait les désavantages considérables que causeraient à notre commerce d'échanges avec les contrées transatlantiques de production les importations de denrées coloniales qui seraient faites, par navires étrangers, des ports des pays qui ne les produisent pas; de l'autre, elle ne nuirait pas à nos relations avec les États-Unis. Ces relations sont régulièrement et solidement établies par les importations des produits naturels de ces États qui surpassent de beaucoup nos exportations dans ce pays. Elle ne porterait aucun obstacle à notre navigation commerciale vers les États-Unis, car il ne pourrait entrer dans ses calculs d'importer des ports de ces États des cafés, des sucres, ou d'autres denrées coloniales qui ne sont pas les produits de leur sol. D'ailleurs, nos navires, revenant des ports américains, trouveront toujours dans ces ports des charge-

ments de retour plus avantageux en cotons, en tabacs, en riz, en potasses et en huiles de baleine. Enfin le transit n'en éprouverait aucune atteinte, attendu que les denrées coloniales, importées en transit, sont en dehors du régime des traités de réciprocité, et peuvent être amenées sous tout pavillon et de tous lieux, sans payer, à l'importation, d'autre droit que celui de balance.

C'est par un semblable principe fondamental d'importation, déposé dans la législation hollandaise, qu'en présence de ses traités de réciprocité, la Hollande se réserve ses échanges commerciaux avec ses colonies, et maintient avec elles ses relations directes. Nous, qui ne possédons pas de colonies, nous devons, à tout prix, maintenir nos relations directes avec les contrées transatlantiques de production.

Il résulte, en résumé, de cette partie importante du rapport de la commission, relative aux traités de réciprocité :

Que les *traités de commerce*, par lesquels les tarifs réciproques sont suffisamment abaissés pour faciliter les transactions internationales, sont les seuls qui produisent des effets d'un avantage remarquable pour les deux parties contractantes ;

Que, dans la pratique, ces traités n'ont pour objet que les articles dissimilaires, ou ceux que l'une nation produit en quantités insuffisantes pour sa consommation, et avec moins d'avantages que l'autre ;

Que les *traités de navigation* entre deux nations qui laissent subsister, de part et d'autre, les tarifs de douane dans toute leur rigueur exclusive, ne peuvent produire aucun avantage à l'industrie d'exportation, ni lui ouvrir aucun nouveau débouché ;

Qu'en conséquence, il est inutile de chercher à conclure des *traités de navigation* avec les nations industrielles de l'Europe, dans le but d'ouvrir à l'industrie des débouchés plus larges ;

Que dans les cas où la marine de l'une partie contractante est de beaucoup supérieure à celle de l'autre, les *traités de navigation* sont nuisibles à celle-ci ;

Que le résultat des *traités de navigation* est également nuisible à la partie contractante dont le tarif de douane est notablement inférieur à celui de l'autre ; la première ne fait qu'acheter sans vendre ;

Que les seuls pays qui ouvrent à nos industries de nouveaux débouchés sont les pays lointains, à cause de la dissimilarité de leurs produits et du caractère inoffensif de leurs tarifs ;

Que ces pays offrent le précieux avantage de fournir à notre commerce des éléments d'échanges, et à notre navigation commerciale des cargaisons de retour, tant pour notre propre consommation que pour le commerce de transit ;

Que, parmi les pays lointains, les États-Unis, à cause de la similarité d'un grand nombre de leurs produits manufacturés, de leurs progrès industriels et de l'élévation de leur tarif, présentent des éléments moins favorables à un traité de navigation réciproque que les autres contrées d'outre-mer ;

Que, pour ces motifs et pour celui de la prodigieuse extension de leur navigation commerciale, qui nous empêcherait d'établir, en faveur de notre industrie, des relations directes avec les autres pays de provenance, nous devons nous borner, à l'exemple de la France et de l'Angleterre, à conclure avec les États-Unis un traité basé sur l'assimilation des navires, important, des ports de l'un pays dans les ports de l'autre, les produits nationaux ;

Que le pays retirera d'un traité avec les États-Unis, conclu sur cette base, tous les avantages de transit et de commerce direct avec l'Amérique du Nord qu'il pourrait espérer de tout autre traité qui serait fondé sur une réciprocité plus large et qui, en restreignant les échanges commerciaux du pays, entraînerait des conséquences funestes pour son industrie d'exportation (*).

(*) On lit dans la *Pétition* de la chambre de commerce d'Anvers le § suivant : « L'on devait » d'autant moins s'attendre à une semblable opposition que, dans les interrogatoires de la » Commission d'Enquête, le principe qu'en traitant avec les États-Unis, les faveurs, accordées » aux pavillons réciproques pour l'importation directe de produits indigènes, devraient s'éten- » dre aux produits sortant des entrepôts, a été formellement approuvé par le membre de » la Commission d'Enquête le plus hostile à la législation actuelle et que ses paroles n'ont été » désavouées par aucun de ses collègues. (DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE, pag. 499, ligne 3.) »

La chambre d'Anvers a été induite en erreur soit par le travail des sténographes de l'Enquête, soit par celui qui lui a succédé. Le membre de la Commission auquel cette chambre fait allusion n'a jamais professé cette doctrine. Tous ses actes parlementaires et son opinion constamment soutenue dans l'Enquête, instituée à Anvers, le prouvent à toute évidence. Voyez DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE, pag. 495, 496, 547 et 548.

Les paroles, à commencer de l'avant-dernier § de la page 496, sont aussi erronément attribuées à ce même membre de la Commission. Elles appartiennent à un autre membre qui a pris la parole immédiatement après lui et qui a émis une opinion contraire. Il finit par demander : « Si vous ne traitez avec l'Amérique que pour les productions du pays, il est évident qu'elle » ne voudra de son côté recevoir que les produits de votre pays; or, ne faudrait-il pas que la » réciprocité comprît non-seulement ces productions, mais encore les marchandises d'entre- » pôt? » Nouvelle preuve que le membre désigné par la chambre d'Anvers n'a pas soutenu l'opinion qu'elle lui attribue.

Cette chambre de commerce aurait pu se détromper par les paroles mêmes de son président qui a signé la *pétition*. Répondant postérieurement au même membre de la Commission, il prononça ces paroles : « Le système proposé par l'honorable membre de la Commission serait » d'établir la réciprocité directe avec les pays de provenance, *et seulement pour les articles du* » *pays de provenance.* » (DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE, pag. 502.)

Enfin, tous ses collègues de la Commission savent que ce membre a invariablement partagé et défendu le système de réciprocité avec les États-Unis qui est suivi par la France et l'Angleterre. Ce système borne les faveurs accordées aux pavillons réciproques à l'importation directe, des ports de l'un pays dans les ports de l'autre, des produits nationaux. Il assure à ces deux nations l'immense avantage de se mettre directement en communication avec les autres pays lointains et d'échanger leurs articles manufacturés contre les produits de ces pays. Jamais elles ne commettront la faute d'abandonner cet avantage aux États-Unis en leur accordant la faculté d'importer dans les ports français ou anglais, à conditions égales, des produits qui n'appartiennent ni à leur sol, ni à leur industrie.

Les collègues de ce membre de la Commission n'ont donc pas été dans le cas de devoir désavouer ses paroles.

TROISIÈME SECTION.

RÉSUMÉ. — CONCLUSIONS. — PROJET DE LOI.

La commission a extrait de l'enquête plusieurs propositions fondamentales. Elles se résument dans les termes suivants :

1° Le commerce extérieur du pays, considéré dans ses rapports avec l'industrie, est dans un état de souffrance. Il manque au pays des débouchés. Les États de l'Europe repoussent nos produits, soit par des lois prohibitives, soit par des droits exorbitants.

2° Ce sont les marchés transatlantiques qui, dans l'état actuel de la législation protectrice et prohibitive de l'Europe, peuvent nous procurer de nouveaux débouchés. Il a été jusqu'à présent impossible d'établir avec les pays lointains des relations régulières et suivies.

3° Le système commercial à établir doit avoir pour objet principal le commerce et l'industrie en général, et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine. C'est à l'accroissement de nos exportations que tout, dans notre système commercial, doit être subordonné.

4° Il importe d'établir des relations directes avec les pays de production et d'empêcher que les importations et les exportations s'opèrent par les entrepôts d'Europe.

5° En conséquence, majoration des droits différentiels sur les importations faites par l'intermédiaire de ces entrepôts.

6° Ce qui encourage le plus efficacement les exportations maritimes, c'est la certitude de retours avantageux.

7° Il faut à la navigation nationale une protection, tant comme moyen d'exportation et de concurrence avec la navigation étrangère, que comme industrie particulière à laquelle se lient un grand nombre d'autres industries.

8° La concurrence de la navigation étrangère est nécessaire.

9° Les produits de l'industrie nationale doivent pouvoir lutter, en prix et en qualités, sur les marchés lointains avec les produits similaires de l'industrie étrangère. Si l'industrie ne remplit pas cette condition, aucun système de commerce maritime ne peut favoriser l'exportation de nos produits.

10° Quel que soit le pavillon qui importe les marchandises à transiter, et quelle soit leur provenance, il faut les affranchir de tout droit différentiel de navigation et d'importation.

Ces propositions ont été développées dans les *Paragraphes* précédents du *Rapport*. Elles résultent des documents de l'enquête. Comme telles, elles ont été admises par la commission, les unes à l'unanimité, les autres à la presqu'unanimité.

Le système commercial maritime que l'enquête propose, conformément à ces propositions, est celui des relations directes d'échanges de nos produits contre les produits des pays d'outre-mer. L'histoire commerciale de toutes les nations industrielles et maritimes a prouvé à l'évidence que les importations en droite ligne des contrées transatlantiques, opérées par leur navigation, favorisent considérablement les exportations de leurs produits vers les mêmes contrées. En

égard aux résultats favorables que ce système a produits sur le développement de leur industrie et de leur commerce transatlantique, ces nations continuent d'accroître, par tous les moyens, ces importations par leur navigation commerciale, soit pour la consommation intérieure, soit pour la réexportation ou le transit.

Ce résultat est obtenu par des faveurs efficaces que le régime des douanes accorde à la marine marchande du pays. Assurer à son commerce maritime des retours avantageux, en le favorisant d'une réduction suffisante des droits de douane; lui donner ainsi le moyen de se défaire de ses importations sur les marchés du pays avec plus de facilité que le commerce étranger; c'est l'encourager le plus efficacement aux exportations. Cette vérité ne trouve pas de contradicteur dans aucun pays étranger. En Belgique, elle est maintenant généralement comprise par tous ceux qui, en commerce maritime, lient les effets à leurs causes. En effet, les échanges sont les éléments naturels du commerce. En commerce régulier et suivi, les produits ne se payent qu'avec des produits. Sans échanges un commerce *normal* et *continu* est impraticable avec les contrées lointaines. La législation doit donc les protéger et les faciliter, afin de créer et d'entretenir un commerce suivi avec ces contrées. Nos diverses industries auront, de leur côté, leur tâche à remplir. Elles doivent réaliser, par le perfectionnement et le bon marché de leurs produits, les conditions d'exportation qui leur permettent de rivaliser avec les produits similaires, exportés par l'industrie étrangère sur les mêmes marchés transatlantiques. Mais l'accomplissement de ces conditions ne suffit pas pour créer un commerce maritime *régulier* et *suivi*. Le pays ne possède pas de colonies auxquelles il dicte la loi. Il n'a pour débouchés que les États d'outre-mer qui jouissent de leur indépendance et ceux qui la conquerront. La concurrence européenne exerce dans ces États une activité incessante; la lutte est difficile; elle serait décourageante, si, conformément à la pratique des autres États européens, la Législature ne favorisait pas efficacement les retours du commerce maritime du pays. Livrer ce commerce, si intimement lié à la prospérité de nos industries, à ses propres ressources, c'est lui ôter toute chance de succès; c'est abandonner stupidement ses précieux avantages au commerce et à l'industrie de l'étranger; c'est, en un mot, nier le but d'un Gouvernement national.

Ouvrir la voie aux produits de l'industrie nationale vers les pays transatlantiques, protéger, au moyen de retours avantageux, les échanges de nos articles manufacturés contre les produits coloniaux, faciliter nos communications directes de commerce avec les contrées d'outre-mer, imprimer une plus grande impulsion à la marine commerciale du pays vers ces contrées, détourner, en outre, des entrepôts cette partie du commerce du pays qui va s'y approvisionner et où, à raison des tarifs exclusifs, les échanges commerciaux sont impraticables; tel est le but que l'enquête désire atteindre par les moyens pratiqués par toutes les nations à la fois maritimes et industrielles.

Cette conclusion de l'enquête n'oppose aucun obstacle à des traités de commerce que la Belgique pourrait éventuellement négocier avec des États industriels de l'Europe. Ces traités sont en dehors des éléments du commerce maritime. Ils ont pour objet, non des denrées coloniales, mais des produits industriels dont, de part et d'autre, on abaisse les droits d'entrée. Le système extérieur maritime n'a aucun rapport avec celui des douanes, qui n'a pour but que de protéger la consommation intérieure de l'industrie indigène et d'alimenter le

trésor public. Le système commercial maritime de l'Angleterre et de la France n'est jamais entamé par aucun traité de commerce que ces puissances concluent avec d'autres.

D'un autre côté, le système des relations directes n'interrompt, en aucune manière, le transit. Il n'entrave en rien les mouvements de ce commerce; il reste entièrement libre dans son action. La distinction entre les pavillons, ni celle entre les provenances ne lui est pas appliquée.

La commission, ayant admis le système des relations directes de commerce maritime, s'est trouvée devant deux moyens différents d'exécution. L'Angleterre l'établit dans le sens le plus absolu. Elle l'exécute par la prohibition. Elle n'admet, pour la consommation intérieure, les produits de toutes les parties du globe que par ses propres navires ou par navires appartenant aux pays de production. Jamais elle ne dévie de ce principe, pas même dans ses traités de réciprocité maritime. Elle avoue qu'elle doit à ce système l'immense développement de son industrie, de son commerce et de sa navigation. Quoiqu'elle l'ait établi alors que sa marine était insignifiante relativement à celle de la Belgique et de la Hollande, la commission d'enquête a reculé devant cette position extrême. Le cercle du commerce maritime s'est considérablement agrandi depuis le règne de Charles II. Notre marine commerciale ne pourrait, dans son état actuel, suffire à tous les besoins, ni à tous les intérêts commerciaux du pays. La commission a donc repoussé la prohibition; elle a de plus admis en participation les navires étrangers alors même qu'ils n'appartiennent pas aux pays de production.

La commission s'est arrêtée aux moyens pratiqués par la France. Elle vous propose l'établissement de droits différentiels de navigation commerciale selon la différence des provenances et des pavillons.

Cette législation n'est pas nouvelle dans le pays. Elle est complétement appliquée à l'importation des thés. Les droits varient selon les provenances tant pour le pavillon national que pour le pavillon étranger. Elle est appliquée incomplétement à l'importation des sucres. Les droits diffèrent selon les provenances pour le pavillon étranger; mais il est le même pour le pavillon national. Celui-ci importe aux mêmes droits les sucres des pays de production comme des entrepôts d'Europe où les tarifs résistent à tout échange commercial. Lorsque la Belgique était réunie à la Hollande, cette législation différentielle était aussi la base de notre commerce colonial. Privée aujourd'hui de colonies, elle doit s'ouvrir la voie vers les colonies libres, en établissant un commerce direct avec les pays de production et en accordant à ce commerce des faveurs efficaces. Les nations de l'Europe qui sont en possession de colonies n'en favorisent pas moins, dans l'intérêt de leurs exportations, leur commerce maritime avec les pays transatlantiques qui ne se trouvent pas sous la dépendance de puissances européennes. Dans ces pays, la dissimilarité des productions invite aux échanges commerciaux, et, à l'exception des États-Unis, ces échanges n'y rencontrent pas d'obstacles dans la rigueur des tarifs.

La différence des droits d'importation, appliqués aux provenances et aux pavillons, offre d'immenses avantages, sans léser aucun intérêt général du pays.

1° Lorsque les importations faites par navires nationaux jouissent d'une réduction efficace des droits de douane, cette protection permet aux négociants du pays, qui emploient ces navires, de vendre leurs cargaisons de retour à des prix inférieurs aux prix des importations opérées dans nos ports par la navi-

gation et le commerce étrangers. Cette défaite facile des marchandises qu'ils importent des pays transatlantiques les stimule à de nouvelles exportations dans ces mêmes pays. Comme la chambre de commerce d'Anvers l'a fort bien établi dans son *Rapport*, adressé, le 15 août 1840, à la commission d'enquête, *ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux*. Cette même chambre de commerce a depuis corroboré son assertion, lorsque, dans son *Rapport* du 26 février 1841 sur la *question des sucres*, elle a soutenu, avec raison, que *c'est là une vérité sur laquelle tout le monde est aujourd'hui d'accord*. Elle pouvait aller plus loin et dire, sans craindre d'être contredite par aucun homme, versé dans l'histoire et dans les opérations du commerce maritime, que les relations transatlantiques *régulières*, ou les exportations *suivies* dans les pays d'outre mer sont absolument impraticables, si elles ne sont protégées par des retours avantageux. C'est par cette raison principale que toutes les nations maritimes et industrielles favorisent efficacement leur navigation commerciale, et l'entourent de leur plus vive sollicitude. En outre, un pays comme le nôtre, dont la situation lui permet de prendre une part au transit et à la réexportation vers des pays limitrophes, ajoute aux besoins de son propre marché la ressource des marchés voisins. Plus son commerce maritime importe de denrées coloniales soit pour la consommation intérieure, soit en transit, plus il possède d'éléments d'échanger les produits du pays contre les produits transatlantiques ; plus il importe, plus il exporte.

Cette position est renversée, si notre commerce maritime n'est efficacement protégé contre le même commerce de l'étranger. Dans ce cas, et telle est aujourd'hui la position commerciale de la Belgique, ce dernier commerce vient, en droite ligne, des pays de production verser dans nos ports ses cargaisons de retour contre lesquelles il a échangé ses propres produits, souvent les similaires des nôtres, ou bien nous allons chercher nous-mêmes dans les entrepôts voisins les denrées que le commerce étranger a ramenées des pays de production, et contre lesquelles il a échangé les produits de son pays. Donc, dans ce cas, le principe : *ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux*, profite exclusivement aux pays qui sont nos rivaux en industrie et en commerce maritime. C'est là une anomalie choquante, le renversement d'un principe *sur lequel tout le monde est d'accord*. Dans un temps surtout où la vivacité de la concurrence générale est toujours croissante, la Belgique ne peut rester plus longtemps dans cette situation désavantageuse, si elle ne veut prononcer elle-même un arrêt de mort contre l'exportation de ses propres produits industriels, qui peuvent rivaliser sur les marchés lointains avec les mêmes produits étrangers, ou qui ne les surpassent pas de beaucoup en bonnes qualités et en bon marché. En effet, lorsque nos marchés et nos entrepôts sont encombrés, comme ils le sont constamment, d'importations opérées par le commerce étranger, quels sont les éléments qui nous restent pour échanger au loin nos marchandises, ou pour établir avec les contrées d'outre-mer un commerce *régulier* et *suivi*? Quelles sont les chances de succès ou d'espoir avec lesquelles, dans une semblable situation, une société de commerce maritime, si avantageuse à nos exportations, pourrait être formée? Dans cette même situation, que devient pour nous le principe : *ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux, principe sur lequel tout le monde est d'accord*?

2° Le système des relations directes, établi sur des faveurs suffisantes pour notre commerce maritime, protége, en outre, deux industries précieuses, qui, chez toutes les nations maritimes, attirent la plus vive sollicitude : ce sont les constructions navales et la navigation maritime. Un grand nombre d'autres industries indigènes se lient à ces deux branches de la prospérité nationale. Elles consomment une quantité considérable de produits nationaux auxquels elles donnent une valeur qui, sans application, reste inerte. Lorsque la loi du pays accorde une faveur efficace aux importations faites par navires nationaux, il est de l'intérêt de nos négociants d'employer ces navires de préférence. Outre l'extension de nos échanges commerciaux dans les contrées d'outre-mer, le développement de notre marine marchande, l'accroissement des valeurs de notre main-d'œuvre, l'emploi de notre population et une plus grande consommation de nos produits en sont les résultats certains. Vous abandonnez ces immenses avantages aux nations étrangères dans la même proportion dans laquelle vous employez leur commerce maritime et leur marine marchande.

Le pays qui emploie sa propre marine commerciale, dans une proportion conciliable avec ses autres intérêts, ne paye pas annuellement des millions à la main-d'œuvre de la construction et de la navigation étrangères. Daprès les relevés statistiques, nous payons chaque année, en moyenne, à la navigation étrangère, 7 millions pour frets, calculés seulement à 30 francs par tonneau !

Dans tous les autres pays, on cherche à atteindre la plus grande somme de travail sans nuire à d'autres intérêts généraux. Tous les éléments de prospérité générale y sont combinés. C'est ce qui est parfaitement compris en Angleterre, en France, aux États-Unis, et dans tous les pays où on est arrivé à des idées positives de travail, de bien-être, d'aisance, d'ordre et de moralité.

3° La législation actuellement en vigueur permet au commerce étranger d'importer en droite ligne des pays de production, et en ligne oblique des entrepôts, la plus grande partie de notre consommation en denrées exotiques. Nous n'avons pu rien vendre en échange de cette masse d'importations opérées dans nos ports par le commerce étranger. Ce sont nos rivaux en industrie similaires qui, seuls, en ont profité. C'est la raison principale pour laquelle notre balance commerciale a été, depuis 12 ans, en moyenne, de 50 millions en notre défaveur. La fabrication de sucre indigène a comparé, d'après nos documents officiels, les valeurs en denrées coloniales que, de 1835 à 1838, nous avons reçues des marchés éloignés avec celles des marchandises que nous y avons envoyées. Selon son calcul, nous avons importé des colonies, dans l'espace de ces quatre ans, une valeur de 162,459,326 francs, et nous n'avons pu y placer que pour 13,188,549 francs (*). Quoique les valeurs inégales des importations et des exportations que nous avons faites, pendant les mêmes années, par les ports européens ne sont pas comprises dans ces deux chiffres, cependant, comparés entre eux, ils offrent une moyenne d'importations annuelles de 40,614,831 francs, qui ne donne à notre industrie manufacturière qu'une exportation moyenne de 3,297,137 francs. « C'est-à-dire, ajoute la fabrication de sucre » indigène, que notre industrie et nos salaires entrent tout simplement

(*) *Appel à l'opinion sur la question des sucres en Belgique.* Liége, 1842. Nous croyons que ces chiffres sont inexacts; mais leur inexactitude n'est pas telle qu'elle puisse infirmer les conclusions que la fabrication de sucre indigène en déduit.

» pour 8 ½ p. % dans notre libération, et qu'il faut acquitter 92 p. % de notre » dette soit en argent, soit en lettres de changes, soit de toute autre manière. » Cette position violente ne peut durer. Jamais, sous aucun rapport, la loi de l'équilibre n'est impunément violée. Ou nous serons forcément ramenés à une réduction considérable de notre main-d'œuvre et de notre consommation, par conséquent, à un appauvrissement proportionnel à cette réduction, ou nous devons prendre une part plus large aux échanges de nos produits contre les produits tropicaux que nous consommons. C'est pour atteindre ce but, ou pour établir l'équilibre entre les achats et les ventes que les moyens d'exercer par nous-mêmes le commerce direct d'échanges avec les pays lointains vous sont proposés.

4° En diminuant, par des droits plus élevés, les importations d'entrepôt à l'égard d'articles que nous pouvons tirer des pays de production, il devient possible d'établir dans le pays, sous plusieurs rapports, un marché général de marchandises de première main. Importées directement des lieux de production, soit par navires nationaux, soit par navires étrangers, elles ne seront pas surchargées de doubles frais de déchargement, de rechargement, de commission, d'entrepôt, de transport et d'assurance. Les expéditeurs étrangers dirigeront directement sur nos ports et nos marchés, aussi bien que sur ceux de Londres, de Liverpool, du Havre, de Rotterdam et de Hambourg, des cargaisons entières de denrées et de matières premières soit en transit direct, soit en entrepôt. La consommation du pays et celle des pays voisins pourra s'approvisionner sur nos marchés à des conditions plus favorables.

Notre marine marchande est protégée; mais une expérience de 12 ans a prouvé que la faveur de 10 p. % sur les droits de douane, accordée à notre commerce maritime, n'a pu agir d'une manière efficace sur l'exportation de nos produits, ni sur le développement de notre marine de long cours. Il était impossible que, dans un pays privé de colonies et où les droits de douane sur les denrées exotiques sont très-légers, une réduction de 10 sur 100 francs de droits produisît les effets voulus par la loi. La différence des droits n'est pas même appliquée à la distinction des provenances.

La protection que les nations étrangères accordent à leur commerce maritime est incomparablement plus grande. Les États-Unis ont puissamment développé leur industrie, leur commerce et leur navigation marchande, en imposant sur les navires du commerce étranger un droit d'un dollar par tonneau et de 10 p. % en sus des droits exigibles sur les importations nationales. Cette protection était considérable, car les droits de douanes étaient portés, en moyenne, à 40 p. % de la valeur des marchandises étrangères importées dans les ports des États-Unis. Huskisson a plusieurs fois fait observer que l'adoption de ce système a porté un coup fort rude à la navigation de l'Angleterre et à son commerce maritime. Il a cherché à en atténuer les effets par des traités de réciprocité.

La France accorde à son commerce maritime une faveur de 27 francs sur 100 kilog. de café importé des Indes. Un navire français de 300 tonneaux, venant des Indes avec un chargement de cette denrée, jouit d'une faveur de 81,000 francs sur le navire étranger de la même capacité, entrant dans les ports de France avec une cargaison de café de la même provenance, tandis que la faveur du navire belge du même tonnage se réduit, sous la législation actuelle, à 2,400 francs. La différence entre le droit des sucres bruts étrangers autres que blancs, arrivant de l'Inde en France sous pavillon national, est de 20 francs par

100 kilog. en faveur du commerce français, et pour les sucres blancs ou terrés la différence est de 30 francs. Afin de détourner son commerce maritime des entrepôts d'Europe où les échanges sont impraticables, la France élève les droits sur les cafés et les sucres, indirectement importés, à un taux qui exclut ces importations, et réduit la protection de son propre pavillon à 5 francs par 100 kil. C'est à ce système commercial que sont particulièrement dus les immenses développements que la navigation commerciale et les exportations de la France prennent chaque année.

Ces deux denrées tropicales donnent lieu à une grande navigation de long cours. Leur importation emploie chez nous 120 navires de 300 tonneaux. Si notre navigation commerciale était efficacement protégée et si, en même temps, la différence des droits protecteurs portait sur la distinction des provenances, ces deux productions exotiques fourniraient à notre commerce maritime de nombreux éléments d'échanges commerciaux. La législation actuelle, sous laquelle notre commerce maritime se traîne péniblement, lui enlève ces précieux avantages et les concède gratuitement au commerce étranger. Les importations des sucres, constatées par les tableaux suivants, prouvent, à elles seules, cette assertion.

(N° 1.) *Quantités de sucres importés des Indes ou des colonies orientales et occidentales par navires belges, pendant les années* 1838, 1839, 1840 *et* 1841.

PAYS DE PROVENANCE.	IMPORTATIONS PAR KILOGRAMMES.				
	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL.
Singapore	»	»	»	62,968	62,968
Java et Sumatra	»	»	»	»	»
Philippines	»	»	»	254,412	254,412
Cuba	1,495,503	1,745,905	3,567,205	2,357,214	9,165,827
Haïti	»	»	»	»	»
Brésil	231,715	323,359	36,718	321,924	913,714
					10,396,921

(N° 2.) *Quantités de sucres importés par navires étrangers des mêmes lieux de production.*

PAYS DE PROVENANCE.	IMPORTATIONS PAR KILOGRAMMES.				
	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL.
Singapore	»	186,014	»	»	186,014
Java et Sumatra	»	1,886,482	304,884	1,380,386	3,571,752
Philippines	377,039	1,138	»	995,702	1,373,879
Cuba	8,660,419	5,461,469	11,727,310	8,602,423	34,451,621
Haïti	475	»	»	»	475
Brésil	757,646	234,678	877,955	1,227,814	3,098,095
					42,621,854

(N° 3.) *Quantités de sucres importés par navires belges en cabotage ou des entrepôts d'Europe* (*).

PAYS DE PROVENANCE.	IMPORTATIONS PAR KILOGRAMMES.				
	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL.
Villes anséatiques	117,630	1,179,244	449,055	11,317	1,757,246
Pays-Bas.	165,589	2,486,429	2,925,139	1,105,246	6,680,203
Angleterre	4,245,405	5,971,981	2,641,222	1,605,170	14,463,778
France	729,476	1,082,272	»	»	1,811,748
					24,712,975

(*) Les États-Unis n'étant, sous le rapport des sucres, ni pays de production, ni entrepôt européen, nous négligeons dans ces tableaux les quantités de cette denrée qui ont été importées, pendant les mêmes années, de leurs ports sous pavillon belge et étranger. Comme ces importations indirectes peuvent être très-nuisibles à notre commerce d'échanges, nous en constaterons aussi les quantités.

PAVILLON.	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL.
Par navires belges.	56,357	63,946	35,202	»	155,505
Par navires étrangers	329,811	378,215	728,487	»	1,436,513

(N° 4.) *Quantités de sucres importés par navires étrangers en cabotage ou des entrepôts d'Europe.*

PAYS DE PROVENANCE.	IMPORTATIONS PAR KILOGRAMMES.				
	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL.
Angleterre	16,467	1	»	»	16,468
France	199,513	10,936	»	»	210,449
					226,917

(N° 5.) *Part proportionnelle de tonnage belge et étranger employé à l'importation des sucres des lieux de production, pendant les années* 1838, 1839 *et* 1840.

NAVIGATION.		1838.	1839.	1840.
Tonnage	belge.	16 p. °/₀.	23 p. °/₀.	20 p. °/₀.
	étranger.	84 p. °/₀.	77 p. °/₀.	80 p. °/₀.

(N° 6.) *Part proportionnelle de tonnage belge et étranger employé à l'importation des sucres des entrepôts, pendant les années* 1838, 1839 *et* 1840.

NAVIGATION.		1838.	1839.	1840.
Tonnage	belge.	95 p. °/₀.	100 p. °/₀.	100 p. °/₀.
	étranger.	5 p. °/₀.	»	»

Il résulte de ces tableaux :

1° Que les importations de sucres faites, pendant les quatre dernières années, des pays de production par le commerce et la navigation étrangers, ont excédé de 3/4 les importations opérées par la navigation commerciale du pays ;

2° Que les sucres, venant des pays de production, ont été échangés contre les produits des nations qui les ont importés dans nos ports, tandis que ces mêmes sucres auraient pu servir d'éléments d'échanges contre nos produits dans la même proportion dans laquelle notre propre navigation commerciale les aurait importés ;

3° Que les 24 millions et demi de sucres que nous avons pris aux entrepôts d'Europe avaient déjà servi d'échanges contre les produits des pays auxquels ces entrepôts appartiennent, et qu'eu égard aux tarifs exclusifs de ces pays, cette même quantité de sucres n'a pu donner lieu à aucun échange de nos produits ;

4° Que, sur 79,717,919 kilogr., nous en avons importés, pendant ces quatre années, 68,998,239 en commerce sec ou en échange contre nos écus ;

5° Qu'en outre, sans compter la valeur de la main-d'œuvre qui entre dans la construction des navires et dans un grand nombre d'autres industries qui coopèrent à cette construction, et en négligeant la valeur des matières premières indigènes qu'elle consomme, nous avons payé pour main-d'œuvre ou pour frets au delà de trois millions à la navigation étrangère, qui a importé des pays de production et des États-Unis 44 millions de kilogrammes de sucre.

Ces résultats, si préjudiciables à toutes les branches de notre prospérité nationale, sont opérés par la seule importation des sucres. *Ab uno disce omnes*. Est-il étonnant que notre industrie d'exportation, notre commerce lointain d'échanges, notre construction navale et notre navigation maritime soient restés, malgré tous les encouragements qui leur ont été prodigués, dans l'état d'atonie dans lequel nous les voyons languir? La cause de cette triste situation est, en grande partie, dans notre législation, qui ne protége pas efficacement les retours de notre commerce maritime et qui, pour la presque totalité des articles d'importation, n'admet pas la différence de droits à l'entrée selon la distinction des provenances. Les sucres, importés par mer et par navires nationaux, soit des lieux de production, soit des entrepôts voisins, payent le même droit de 21 $\frac{20}{100}$ c^s par 100 kilog. Il en résulte que, sous le rapport des sucres, nos relations maritimes s'établissent plutôt avec ces entrepôts, qui n'offrent aucun placement à nos articles manufacturés, qu'avec les pays de production qui, par la dissimilarités de leurs produits, ouvrent leurs marchés aux échanges de nos articles industriels.

Le sucre importé par navires étrangers des pays de production paye aujourd'hui fr. 1-69 $\frac{60}{100}$ c^s par 100 kilog., et fr. 4-24 c^s lorsque cette même navigation les importe des entrepôts. La commission maintient ces deux chiffres. Mais, afin de diriger notre navigation commerciale vers les pays de production et de lui faire prendre une part plus large aux importations directes, et, par conséquent, au commerce d'échanges avec les marchés lointains, la commission fixe à 20 centimes par 100 kilogr. les sucres importés, par navires nationaux, des pays de production, et à 3 francs lorsqu'ils sont importés d'ailleurs par les mêmes navires. Cette disposition a été prise en faveur de notre commerce d'exportation; elle atteint la marine nationale. La navigation étrangère reste dans les mêmes conditions d'importation. Elle ne sera donc pas exclue.

Les défenseurs du système direct de commerce maritime objecteront que, la faveur accordée à la navigation nationale n'étant que de fr. 1-50 c^s par 100 kil., le commerce du pays, employant les navires belges, ne jouira que d'une protection de 3,000 francs sur une cargaison de 200 tonneaux. Nous avouons que cette différence est minime. En Angleterre, il y a prohibition en faveur de son commerce direct d'échanges. En France, la différence protectrice est de 20 fr. par 100 kilog., ce qui porte la protection à plus de 30,000 fr. par navire de la même capacité. Mais il a fallu tenir compte d'autres intérêts. Le sucre est la matière première d'une industrie considérable. Notre navigation de long cours ne suffit pas, pour le moment, à l'importation de tous nos besoins. Lorsqu'au moyen de cette protection et surtout des autres qui sont plus fortes, notre navigation commerciale aura pris plus d'extension, la faveur pourra être augmentée et portée au niveau de celle que la commission propose pour l'importation, par navires nationaux, des autres denrées. Alors notre commerce d'échanges recevra une plus grande impulsion, car les sucres, dont l'importation est évaluée à environ 20 millions de kilogr., ou à 66 navires de 300 tonneaux, et dont les voyages par an peuvent être doublés, offrent des retours très-avantageux de différents lieux de production.

D'un autre côté, les raffineurs de sucre exotique objecteront qu'à raison du droit de 3 francs par 100 kilogr., ils ne pourront plus s'approvisionner, avec la même faveur, aux entrepôts voisins. Nous leur répondrons :

1° Vous serez compensés par l'importation des sucres à 20 centimes par pavillon national. Les sucres que nous n'achèterons plus contre notre argent aux entrepôts, seront importés des lieux de production. Une partie des 44 millions qui ont été versés, pendant les quatre dernières années, par le commerce étranger, sur nos marchés, à fr. 1 69 $\frac{60}{100}$ c^s, sera importée à 20 centimes, par la navigation commerciale du pays. Une autre partie des 24 millions que nous avons cherchés aux entrepôts d'Europe sera aussi importée des lieux de production au même droit réduit. Cette importation augmentera en raison de l'extension que prendra infailliblement notre navigation commerciale de long cours. La navigation étrangère reste d'ailleurs, sous le rapport des sucres, dans les mêmes conditions. Si l'on entend la faveur que, sous le rapport des bas prix, les marchés voisins présentent quelquefois, soit par l'excès de production, soit par des besoins de réaliser, cette même faveur sera offerte sur la place d'Anvers, lorsque, par l'établissement du commerce direct, elle sera érigée en grand marché continental.

2° Quand même l'objection serait fondée, l'industrie du sucre exotique ne

peut continuer de prendre une position injurieuse aux intérêts généraux du pays. Il est constaté, par les tableaux précédents, que, de 1838 à 1841, nous avons reçu en sucres bruts :

Des lieux de production par le commerce et les navires étrangers		kil.	42,621,834
Des États-Unis par navires étrangers			1,436,513
Des entrepôts voisins	par navires nationaux.		24,712,975
	par navires étrangers		226,917
	ENSEMBLE .	kil.	68,998.239

Le commerce étranger a pu échanger contre les produits de son pays cette énorme quantité de sucres qu'il a versée dans nos ports. Pendant les mêmes années, nous n'avons importé des pays de production, par notre navigation commerciale, que 10,396,921 kilogr., contre lesquels nous avons pu échanger nos propres marchandises. Le régime maritime que nous proposons à l'égard des sucres ne détournera pas seulement notre commerce des pays voisins, dont, en leur achetant des sucres, nous encourageons les exportations industrielles au détriment des nôtres, il aura, en outre, le précieux avantage de faire prendre, chaque année, à notre commerce maritime, une part plus grande aux importations directes. Plus nos importations des contrées d'outre-mer seront encouragées au moyen de la protection accordée à notre propre commerce maritime, plus nos exportations prendront de l'accroissement. La prospérité de notre commerce transatlantique dépend tout entière de la combinaison de nos cargaisons de sortie et de retour, ou de nos relations suivies et de nos opérations liées avec les pays d'outre-mer. Ce système de commerce direct, protégé par les lois, est la source de la prospérité industrielle et commerciale de l'Angleterre, des États-Unis et de la France.

3° L'industrie du sucre exotique a versé constamment dans de graves erreurs. Elle a supposé, contre l'évidence des faits, que, sous la législation qui nous régit, l'importation des sucres a donné lieu à un écoulement considérable de nos produits dans les colonies. Chaque fois que des modifications à la loi des sucres ont été proposées à la Législature, ses défenseurs ont porté l'exagération au point de soutenir que, dans l'état actuel de notre commerce en sucres bruts, l'importation de cette denrée est pour nous *la seule base d'opérations qui puisse donner quelqu'importance à notre commerce vers les régions transatlantiques, la branche qui réagit le plus puissamment sur nos exportations de produits nationaux*. Dans nos rapports actuels avec les pays d'outre-mer, ils ont prétendu que, sans les importations des sucres exotiques, *nos relations avec les colonies sont interrompues et que les produits belges ne pourront plus y arriver, si nous fermons le débouché intérieur aux sucres bruts, souvent le seul article que ces pays offrent en retour*.

Ce langage implique ouvertement l'approbation du système commercial que la commission propose. Sans doute, l'énorme quantité de sucres que nous importons devrait donner lieu à des exportations importantes; mais l'effet est-il produit sous la législation actuelle? Nous reconnaissons qu'une protection plus élevée, accordée par la loi actuelle à l'importation du sucre des lieux de production par navires belges, a contribué plus que tout autre article exotique aux

échanges de nos produits sur les marchés lointains ; mais la thèse qu'on soutient est évidemment exagérée. De 1838 à 1841, le commerce maritime du pays n'a pas importé des lieux de production $\frac{1}{7}$me de la masse totale des sucres qui sont entrés dans nos ports. Ce n'est donc que contre cette fraction peu importante de sucres bruts que nos articles manufacturés aient pu être échangés dans les pays de production. L'exagération est donc manifeste ; elle est d'ailleurs démontrée par les faits. D'après nos documents officiels, nos exportations dans les contrées tropicales ne représentent en valeur que la 8e partie des produits que, de 1835 à 1839, nous avons reçus de ces contrées. Voici approximativement les valeurs du mouvement de notre commerce direct avec les pays transatlantiques pendant ces cinq années :

Importations.	fr.	194,800,154
Exportations		25,229,190

Les énormes valeurs que nous avons reçues, en denrées coloniales, des ports européens, ni celles que nous avons expédiées dans les pays d'outre-mer par ces mêmes ports ne sont pas comprises dans ces deux chiffres. Les indications statistiques nous ont aussi manqué pour déterminer approximativement les valeurs de notre commerce direct avec les mêmes pays postérieurement à l'année 1839.

La fabrication du sucre exotique s'est placée ici imprudemment sur un terrain sur lequel sa rivale, la fabrication du sucre indigène, l'a complétement battue. Nous avons produit plus haut la comparaison que cette dernière industrie a faite, d'après nos tableaux officiels, entre la valeur des denrées que, de 1835 à 1838, nous avons reçues des marchés transatlantiques et celle des marchandises que nous y avons envoyées. Le raisonnement des défenseurs de la raffinerie du sucre exotique ne peut se soutenir devant cette comparaison, sous le rapport des exportations dans les pays transatlantiques auxquelles l'importation de ce sucre des mêmes pays donne lieu dans la situation actuelle.

Il est évident que les avantages que l'industrie des sucres exotiques rattache à l'importation de ces sucres comme éléments d'échanges contre nos produits manufacturés, sont exorbitamment exagérés. Mais cette question changera de face, lorsque, dans l'intérêt de nos exportations transatlantiques, il aura été porté remède aux vices de la législation maritime qui nous régit. Alors la fabrication de sucre de canne se trouvera, en présence du sucre de betteraves, sur un terrain sur lequel il sera impossible de l'expulser. Les prétentions de l'industrie du sucre indigène seront insoutenables contre les bienfaits que, sous le double rapport des importations et des exportations, la fabrication du sucre de canne déversera sur le pays. Cette industrie, envisagée sous l'une de ces deux faces, présente beaucoup d'avantages. Elle exporte les sucres raffinés ; elle augmente donc considérablement la valeur des sucres bruts qu'elle importe. Le bénéfice de la main-d'œuvre reste acquis au pays. Les tableaux officiels déterminent la quantité des sucres qui, raffinés, sont sortis, avec décharge du droit d'accise, pendant les quatre dernières années. Elle est portée, en moyenne, par an à 9,933,067 kilogr., représentés par une valeur moyenne de 11,919,679 francs. Il résulte de ces chiffres que la moitié des sucres bruts que nous avons importés a été réexportée avec un bénéfice considérable de la main-d'œuvre, et que la somme de 13,950,636 francs que nous avons dépensée, par an, pour l'achat de 19,929,480 kilogr. de sucres bruts, est réduite de ladite somme de 11.919,679 francs. A cet avantage il faut en ajouter un autre qui lui est dû en grande partie.

Les exportations de sucres raffinés, faites dans plusieurs directions vers une trentaine de ports différents, ont facilité celles d'autres produits nationaux vers les ports du Nord, de la Méditerranée, du Levant et de la Mer-Noire. Sans les sucres raffinés qui ont servi de fonds de cargaisons, ces produits n'auraient pu être exportés qu'à des conditions onéreuses. Ils ont servi de compléments aux cargaisons de sortie, composés en grande partie de sucre raffinés.

Mais, comme dans tous les autres pays maritimes et industriels, l'industrie du sucre de canne doit aussi remplir chez nous son autre destination, non moins utile aux intérêts généraux du pays. Les 20 millions de kilogr. de sucres bruts, que nous importons tous les ans, doivent servir, en grande partie, d'éléments d'échanges commerciaux dans les pays de production. Ils doivent, en outre, concourir puissamment à alimenter notre marine marchande et à lui imprimer un grand développement.

Le triomphe assuré du sucre de canne sur le sucre de betteraves est dans l'accomplissement de sa double destination. Lorsque notre législation maritime sera modifiée en faveur de nos échanges transatlantiques, et que l'importation des sucres bruts, faite par notre propre commerce maritime, sera devenue une des principales bases de nos opérations commerciales avec les pays d'outre-mer, lorsque ces importations réagiront puissamment sur l'exportation de nos produits dans les mêmes pays, le sucre indigène ne pourra maintenir ses réclamations contre le sucre exotique. En mettant alors en regard les deux industries, il suffira d'un simple coup d'œil sur leurs résultats comparés pour se convaincre que celle de sucre de canne exerce sur la prospérité générale du pays une influence que sa rivale ne saurait produire. Nous ne comprendrions donc pas que, dans la position hostile dans laquelle elle se trouve vis-à-vis l'industrie du sucre indigène, elle s'opposât aux modifications qui, dans l'intérêt général du commerce et de l'industrie, sont proposées au régime actuel sur l'importation du sucre brut.

Les conséquences, nuisibles à notre commerce et à notre industrie, que nous avons déduites de l'importation des sucres par le commerce maritime de l'étranger, sont plus applicables aux importations des autres articles exotiques. La défaveur qui pèse, sous ces derniers rapports, sur notre industrie d'exportation, sur notre commerce d'échanges et sur notre marine commerciale, leur est plus nuisible, attendu que la protection accordée, sous le régime actuel, à l'importation des autres produits coloniaux est plus insuffisante que celle dont jouit l'importation des sucres. L'assertion est aussi démontrée par les faits. Nos documents officiels attestent que la plupart des autres articles exotiques sont importés dans nos ports par le commerce étranger. Soit qu'ils nous arrivent en droite ligne, ou des entrepôts, ils ont été échangés, en grande partie, contre les objets manufacturés de l'industrie étrangère. Ce sont, par conséquent, autant d'éléments d'échanges qui ont été enlevés à notre propre commerce extérieur.

Arrivant aux moyens de mettre en exécution le commerce direct d'échanges avec les pays de production, la commission a appliqué à tous les autres articles exotiques une nouvelle tarification différentielle, basée sur la différence des provenances et des pavillons. Elle les a divisés en deux catégories. L'une comprend les matières premières, l'autre les denrées ou comestibles. L'intérêt bien entendu de nos industries commandait de leur faire une situation plus avantageuse relativement aux moyens de s'approvisionner en matières premières. La

commission a donc maintenu les droits actuels d'entrée sur ces matières arrivant des pays de production par navires étrangers. Elle les a baissés en faveur de la navigation commerciale du pays. Aussi les nations avec lesquelles la Belgique traitera de réciprocité importeront par leurs navires les matières premières, lorsqu'elles sont les productions de leur sol, au droit réduit pour le pavillon national. Ces marchandises arrivant des pays de production ne seront donc, dans aucun cas, importées à des droits supérieurs à ceux actuellement existant, et, dans beaucoup d'autres, ces droits seront réduits. Les craintes que l'on a entretenues de voir augmenter les prix des matières premières par l'établissement du commerce direct, tombent devant ces dispositions.

Il n'a été dérogé à cette règle qu'à l'égard des bois d'ébénisterie et des tabacs. Eu égard aux droits élevés auxquels ces bois sont imposés dans les pays voisins, la commission a cru pouvoir les majorer dans l'intérêt du Trésor Public, sans nuire à l'industrie d'ébénisterie belge. Les droits sur les tabacs d'Europe sont majorés dans l'intérêt de notre propre production. Les qualités secondaires des tabacs d'Amersfort et de France entrent en masse dans le pays. Ces importations entravent considérablement la vente des tabacs indigènes, découragent notre industrie agricole et nuisent à la bonne réputation de notre fabrication. La régie en France les rebute et les dirige, sous escorte, sur notre frontière. Ces tabacs de mauvaise qualité sont d'ailleurs importés sans aucune compensation et ne servent, sous aucun rapport, à notre commerce d'échanges. Les droits sur tous les tabacs exotiques, autres que *varinas*, ont été portés au chiffre uniforme de 5 francs par 100 kilogr. droit dont plusieurs provenances sont d'ailleurs frappées par le tarif actuel. Les autres provenances pourront subir l'augmentation, dictée dans l'intérêt de la production indigène et du Trésor Public, sans nuire à notre commerce d'exportation.

La commission a adopté pour la tarification différentielle de presque toutes les denrées exotiques un principe uniforme. Elle a réduit les droits actuels de 2 francs, lorsque ces denrées sont importées directement des pays de production par la navigation commerciale de la Belgique, et elle les a élevés d'autant sur les mêmes marchandises importées directement par la navigation commerciale des nations étrangères. Attendu que, dans sa situation actuelle, notre marine marchande ne suffira pas à tous nos besoins d'importation, la navigation étrangère comblera les lacunes; les intérêts du Trésor seront balancés et les valeurs des denrées exotiques, importées par l'une et l'autre navigation, se confondront dans des prix moyens. Les avantages resteront du côté du commerce maritime du pays. Nos négociants pourront se défaire, avec plus de faveur et de rapidité, de leurs cargaisons de retour; nos échanges commerciaux sur les marchés extérieurs seront facilités; notre marine marchande prendra progressivement plus de développements; la main-d'œuvre de la construction navale et de la navigation sera acquise au pays dans la même proportion dans laquelle nous fournirons à nos propres besoins.

Les précieux avantages du système du commerce direct d'échanges seraient très-incomplétement obtenus, si en même temps les arrivages indirects d'entrepôts, tant par navigation nationale que par navigation étrangère, n'étaient pas entravés. Nous recevons des pays voisins, et de seconde main, des quantités considérables de marchandises exotiques contre lesquelles l'élévation de leurs tarifs ne nous permet pas d'échanger nos articles manufacturés, et contre

lesquelles le commerce maritime de ces mêmes pays a échangé leurs produits. Ces importations indirectes réduisent d'autant nos moyens d'échanges commerciaux sur les marchés lointains, et favorisent, dans la même proportion, les échanges de ces pays sur les mêmes marchés. Elles augmentent, en outre, les prix des marchandises, ainsi importées, des doubles frais, énumérés ci-dessus, p. 148, et empêchent nos ports de rivaliser avec les places de commerce des États voisins et de s'élever à la hauteur de grands marchés de première main. Notre fabrication est intéressée à la création de pareils marchés. Elle trouvera dans les arrivages directs, outre la réduction des prix déterminée par celle des frais accessoires d'importation indirecte, l'avantage de faire ses choix. Elle profitera éventuellement des importations et des existences excessives, comme des réalisations et des ventes forcées, circonstances qui, sur les grands marchés, amènent, de temps à autre, la dépréciation des marchandises et l'abaissement momentanée de leurs prix.

Afin d'atteindre complétement le but du commerce direct, la commission, conformément à la législation française, a imposé des droits différentiels plus élevés sur les marchandises arrivant d'ailleurs que des lieux de production. Cette surtaxe aura pour effet de diriger notre commerce maritime vers les pays dont nous pourrons payer les produits, non pas avec notre argent comme dans les entrepôts étrangers, mais avec nos produits, et où, à raison de la dissimilarité des productions et des besoins, notre commerce d'exportation et d'importation, en se portant sur des valeurs échangeables, pourra remplir sa destination qui lui est propre et qui, seule, est avantageuse aux intérêts du pays. Nos relations indirectes avec les nations qui établissent des rapports directs avec les pays de production ne profitent, en dernier résultat, qu'au commerce et à l'industrie de ces nations. Il faudrait désespérer du salut du pays, si cette vérité, si évidemment démontrée par la nature et les faits du commerce, et si bien comprise à l'étranger, se trouvait encore chez nous à l'état d'opinion contestable.

En restreignant les importations indirectes par une majoration de droits, nous n'avons point à craindre que nos marchés ne soient pas aussi abondamment approvisionnés qu'auparavant. Il est encore prouvé par les faits généraux du commerce que la production répond toujours à la demande; en d'autres termes : l'équilibre entre les importations et les besoins est toujours conservé ; souvent même les existences excèdent les besoins. Aujourd'hui surtout que le commerce maritime a pris une extension considérable et qu'il est exercé avec une concurrence si active et si vive, les marchandises qui ne nous seront pas fournies par l'intermédiaire des entrepôts seront amenées directement des lieux de production. La navigation étrangère suppléera indubitablement à l'insuffisance de la navigation nationale, sans que les prix des matières premières en soient défavorablement affectés, attendu que le commerce étranger pourra les importer aux droits actuellement établis.

La commission a d'ailleurs tenu compte d'une matière première qu'à raison de sa production coloniale et de ses qualités spéciales, l'industrie pourrait continuer de réclamer des entrepôts voisins. Elle n'a pas majoré le droit actuel sur les *indigos*, alors même qu'ils seraient fournis par le commerce indirect. Elle s'est bornée à réduire le droit sur cette matière colorante, lorsqu'elle arrive directement des lieux de production. Si d'autres matières premières se trouvaient dans la même position, il conviendrait de les favoriser de la même exception.

Arrivée au terme de ses laborieuses investigations, votre commission, Messieurs, a la satisfaction de vous présenter un projet de loi dont les principes fondamentaux, sur lesquels l'article 1er est basé, ont été admis à l'unanimité des votes. Cette même conformité des opinions de la commission a été aussi rencontrée dans l'application de ces principes. A l'exception d'une seule, toutes les dispositions de l'article 1er du projet de loi ont été adoptées sans partage. Tout en restant unie sur les chiffres proposés pour les importations *indirectes* de café, elle s'est trouvée divisée sur le droit dont cette denrée sera frappée par importation *directe*. Ce vote a eu le résultat suivant :

	BASE DES DROITS.	PAR PAVILLON NATIONAL.	PAR PAVILLON ÉTRANGER.
Trois membres . . .	100 kilogr.	fr. 7 »	fr. 9 »
Deux » . . .	»	7 »	10 »
Deux » . . .	»	7 »	11 »

La différence de deux francs sur 100 kilos de café donne au pavillon national une faveur de 4,000 francs sur un navire de 200 tonneaux. Les trois membres qui ont voté pour le chiffre de 7 et 9 ont pensé que cette protection était suffisante pour atteindre le but commun que tous les membres de la commission se sont proposé. Ils croient que, si elle était majorée, nos négociants pourraient spéculer sur l'importation du café, sans lier leurs opérations avec l'exportation de nos produits. Enfin, ils craignent qu'un droit qui excèderait la moyenne de 8 francs par 100 kilogr. ne nuise à notre commerce d'exportation dans les pays voisins.

Les quatre autres membres qui ont voté pour les chiffres de 7 et 10 et de 7 et 11 ne partagent pas ces opinions. Dans leur conviction, l'avantage de deux francs sur 100 kilogr., comparé à l'énorme protection dont jouit le pavillon étranger, ne peut produire l'effet d'où dépend la prospérité de notre commerce et de notre industrie. Selon eux, c'est toujours une faute déplorable de gouverner par des allures indécises. Les demi-mesures, loin d'être avantageuses, sont presque toujours fatales. Souvent elles font avorter les plans les plus sagement conçus. L'histoire enseigne qu'en politique il faut aller directement au but par un ensemble de moyens efficaces. Privé de principes d'action énergique, notre commerce d'échanges dans les pays transatlantiques resterait frappé de langueur et d'impuissance. Sans cause impulsive qui le détermine efficacement à des opérations solides et avantageuses, il demeurerait dans l'inertie à laquelle il a été condamné depuis douze ans. Ce n'est point une faveur de 4,000 francs qui peut compenser les nombreux risques et les frais énormes qu'entraîne une navigation de long cours, calculée exclusivement sur l'importation du café. Un navire qui part ou retourne à vide doit faire supporter tout le fret par les seules marchandises de sortie ou de retour. Ce fret est considérable pour les voyages transatlantiques. Le commerce maritime tout entier sait que ces opérations scindées sont ruineuses, et que, si accidentellement il trouvait dans des ports lointains un navire national demandant un fret de retour, cette exception ne pourrait établir des relations régulières et suivies avec ces ports. Il faut tenir compte de la vivacité actuelle de la concurrence en commerce maritime, et du caractère excessive-

ment aventureux du commerce étranger. Dans un monde commercial où la passion de faire de l'argent ronge impatiemment le frein du froid calcul et des sages combinaisons, chaque pays doit veiller à sa propre conservation et opposer des digues au débordement d'un commerce qui, comme les mœurs publiques dans la société, a pris les allures de la licence et de la perturbation. D'ailleurs, lorsque les marchés des nations voisines sont trop encombrés, elles sont forcées de faire replier sur nos ports et sur d'autres leurs cargaisons de retour, contre lesquelles elles ont échangé leurs marchandises de sortie. Eu égard aux énormes droits différentiels qui frappent, en Angleterre, les cafés et les sucres qui ne proviennent pas de ses plantations coloniales, le commerce maritime de ce pays se trouve souvent dans cette position. Quand on veut le but, on doit vouloir les moyens. Il serait déplorable que l'établissement de notre commerce direct, qui a gagné aujourd'hui toutes les opinions et tous les vœux, échouât devant des mesures inefficaces. L'importation des besoins de notre consommation en cafés peut donner lieu à beaucoup d'opérations commerciales sur différents marchés lointains. Elle emploie un grand nombre de navires. Le sucre ayant dû être considéré comme matière première plutôt que comme denrée, c'est sur les cafés surtout que la Législature doit reporter toute sa protection, si elle veut établir avec succès le commerce direct d'échanges au profit de notre industrie. Nous ne prendrons jamais une part dans le commerce des Indes orientales et occidentales, ni dans celui de la Chine, si notre navigation commerciale de long cours n'élargit pas le cercle de ses mouvements. Elle ne peut étendre son action bienfaisante que par des protections efficaces. Plus développée et pouvant se livrer à des opérations qui lui assurent la vente facile de ses cargaisons de retour, notre marine marchande n'importera pas seulement pour la consommation intérieure, mais aussi pour le transit. Plus elle fera d'importations, plus elle possèdera les conditions qui rendent les exportations possibles. Quant aux entraves que notre commerce de cafés pourrait rencontrer sur nos frontières, si cette denrée était imposée à un droit plus élevé que celui de 8 francs par 100 kilogr., cette objection n'aurait point été élevée, si le commerce dont il s'agit n'était aussi toléré à notre détriment par les nations qui nous avoisinent. Il serait désirable que, dans l'intérêt de la morale publique et de la sécurité du commerce, les pays limitrophes pussent s'entendre sur les moyens de faire cesser la fraude réciproque; mais aussi longtemps que le commerce interlope est pratiqué sans entrave d'un côté, ceux qui, de l'autre, se livrent à ce trafic invoquent le droit de réciprocité. Il a donc fallu répondre à l'objection. La crainte qu'elle manifeste n'est pas fondée. Le café est frappé en France par 100 kilogr., venant :

	Pavillon français	Pavillon étranger
Des colonies françaises au delà du Cap, de .	fr. 50 »	
En deçà	60 »	
De l'Inde	78 »	fr. 105 »
De l'Europe	100 »	
D'ailleurs	95 »	

En Prusse, un droit de fr. 48 36 c^s par 100 kilogr. pèse sur le café. En Belgique, taxée de 7 francs par navigation nationale et de 11 francs par navigation étran-

gère, cette denrée ne supporterait qu'un droit moyen de 9 francs par 100 kilogr. Une marge de 400 p. % resterait donc ouverte au commerce interlope.

Telles sont les principales raisons que les quatre membres, qui ont voté pour la différence de 7 et 10 et de 7 et 11, ont fait valoir contre celle de 7 et 9.

Les droits sur les matières premières et les denrées, non spécialement tarifées dans le projet de loi et importées des lieux de production sous pavillon national et étranger, subissent, dans le projet de loi, un régime uniforme. La réduction de 10 % des droits actuels sur les marchandises importées par navires nationaux est étendue à 50 % pour les matières premières et à 20 % pour les denrées. Le tarif actuel est maintenu à l'égard de ces deux catégories de marchandises non spécialement tarifées, et importées, par navires étrangers, des pays de production.

Les droits actuellement établis à l'entrée des articles similaires aux productions indigènes et des marchandises à demi ou entièrement manufacturées sont maintenus. Ces droits sont plus élevés que ceux qui sont imposés sur les matières premières et les denrées exotiques. Le commerce maritime du pays rencontre dans la réduction de 10 % une protection suffisante.

Les articles destinés à la réexportation, ou au transit direct et au transit par entrepôt, ne sont pas assujettis aux droits fixés par le projet de loi. Ils restent sous le régime de la loi sur le transit. Ce commerce reste entièrement libre dans ses mouvements.

Les importations sont réputées directes lorsqu'elles sont faites en droiture des lieux de production, sans mouillage, ni transbordement. Le Gouvernement, en exécution de la loi, prendra des mesures pour faire constater l'origine des marchandises importées comme provenant des pays de production.

La tare et les droits à la sortie, établis par la législation actuelle, sont maintenus. Le Gouvernement s'occupe d'un travail sur ce dernier objet qui, d'ailleurs, n'entrait pas dans la mission de l'enquête commerciale.

Les diverses propositions que nous avons résumées dans cette 3e *Section* du *Rapport* ont été développées dans la *Section* précédente. Il ne nous reste plus qu'à dire un mot sur l'art. 2 du projet de loi, concernant les traités de réciprocité maritime.

La commission n'oppose aucune résistance aux rapports internationaux qui sont utiles aux nations liées entre elles par des traités; mais, pour féconder ces rapports, ils doivent être fondés sur une parfaite équilibration. La liberté commerciale de l'étranger doit s'incliner devant les besoins commerciaux du pays. L'essor presqu'indéfini des forces commerciales et navales que les nations étrangères ont développées dans les ports de la Belgique ont produit sur son commerce et sur son industrie le même résultat que, sous le rapport de l'ordre public, le libre essor des passions de la multitude produit sur la partie calme et sage du corps social. Le commerce maritime du pays a été subjugué sous l'oppression du même commerce étranger. L'art. 1er du projet de loi est destiné à le relever; il serait déplorable que, par des traités maritimes mal élaborés, il fût maintenu dans son état de dépression.

Le système commercial maritime à établir doit avoir pour but principal le commerce et l'industrie en général, et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine. C'est à l'accroissement de nos exportations que tout, dans notre système commercial, doit être subordonné. Tel est le principe qui a constamment guidé la commission. Elle en a tiré la conclusion qu'à raison des tarifs

prohibitifs ou exorbitamment élevés des États européens, les traités de réciprocité en navigation maritime avec ces États ne présentent au pays aucun avantage, et que, bien loin de lui être utiles, ils lui sont souvent nuisibles. En effet, lorsque leurs tarifs excluent nos marchandises manufacturées et que le vôtre ne les exclue pas, il est évident que les avantages restent du côté des États avec lesquels vous traitez. La *réciprocité* n'est qu'un mot, comme tout autre, comme les mots : *libéral, progressif, rétrograde* et tant d'autres qui éblouissent l'imagination des grands enfants, ou qui servent à l'ambition et aux factions d'instruments pour frapper les oreilles des imbécilles. Il faut peser sérieusement les effets que la réciprocité produit sur les deux parties contractantes, et pénétrer dans le sens dans lequel ils opèrent sur les intérêts commerciaux de l'une et de l'autre.

Notre position relative aux pays d'outre-mer est plus favorable. La dissimilarité de leurs produits et de leurs besoins, et, à l'exception de celui des États-Unis, le caractère bienveillant de leurs tarifs, ouvrent une voie large et facile à de nombreux échanges commerciaux. Afin de faciliter nos relations directes avec ces pays, il est avantageux de traiter avec eux de réciprocité en commerce maritime. Mais avant d'entrer en négociations, il importe que le Gouvernement soit d'accord avec la Législature sur le système de commerce maritime sur lequel ces traités seront fondés. Si la révolution n'a pas eu le charlatanisme d'un *manifeste*, elle a eu jusqu'à présent celui de n'avoir pas de système commercial. Plusieurs raisons graves commandent que ce système soit établi de commun accord. Il est d'abord utile qu'une question de cette importance soit profondément discutée et que les Chambres et le Gouvernement s'éclairent mutuellement de leurs lumières. Cette marche est suivie dans tous les États représentatifs. Les traités sont déposés sur le bureau des Parlements, et ceux-ci les examinent dans le but de vérifier leur conformité aux principes préalablement établis. La Législature n'est pas posée alors dans la pénible alternative, soit de désavouer à l'extérieur le Gouvernement du Roi en rejetant des traités déjà conclus, soit, pour ne pas prononcer ce désaveu, d'accepter des traités qui compromettent gravement les intérêts du pays. En suivant cette marche, on soustrait aussi les conventions au danger des votes des partis parlementaires, qui souvent sacrifient les intérêts nationaux à leurs ignobles passions de haine ou d'ambition. Ensuite, depuis 1830, le Gouvernement dans la haute administration, et les Chambres dans leurs délibérations, marchent en aveugles, sans point d'appui, sans règle de direction. Privés de principe d'unité, ils aboutissent à des incohérences et à des anomalies choquantes. Le commerce, l'industrie, la construction navale et la navigation éprouvent, de leur côté, le besoin impérieux d'être fixés dans leurs opérations. Depuis longtemps ils demandent les bases sur lesquelles ils puissent calculer leur avenir. L'hésitation, l'incertitude, l'instabilité les alarment et les tuent. Enfin, l'uniformité de système à l'égard des principes fondamentaux sur lesquels les traités maritimes sont fondés est aujourd'hui pratiquée par tous les États européens. Des considérations graves exigent que toutes les nations soient reçues sur le pied des nations les plus favorisées. Afin de ne pas provoquer des représailles par des exceptions injurieuses, il faut offrir, quant aux principes fondamentaux, à toutes les nations transatlantiques les mêmes conditions de commerce et de navigation. Nous aimons à croire que ces considérations feront comprendre l'importance d'une unité de système et d'une discussion approfondie avant de l'établir.

L'assimilation du commerce maritime des pays transatlantiques sera-t-elle

bornée à l'importation, pour la consommation intérieure, des produits de leur sol et de leur industrie, ou s'étendra-t-elle aux marchandises de toute origine, importées, par leurs navires, de leurs ports dans les nôtres?

Chacune de ces propositions renferme tout un système de commerce maritime dont les effets, surtout relativement aux États-Unis, ont une grande portée et exercent une influence très-différente sur le commerce direct d'échanges avec les autres pays, et, par conséquent, sur les exportations. L'Angleterre, malgré la prodigieuse extension de sa navigation commerciale et de ses colonies, s'arrête au premier système dont elle n'a pas dévié d'une ligne. Elle a conclu de nombreux traités, et toujours sur la première base. La France suit cette même politique commerciale, quoique sa législation maritime contienne, en droits différentiels sur les provenances, des dispositions générales atténuant les funestes conséquences qui résulteraient pour son commerce maritime de traités fondés sur la seconde base. Pendant la dernière période de 10 ans, la valeur de son commerce et de sa navigation a été doublée. Ce fait est aussi exact que concluant.

La commission a produit, dans le § XV de la 2e *Section* du *Rapport*, les pièces de ce grave procès. Elle y a discuté les motifs qui militent pour ou contre l'un et l'autre système. Sans déroger à l'art. 68 de la Constitution, elle a formulé, dans l'art. 2 de son projet de loi, une disposition par laquelle le Gouvernement est autorisé à négocier des traités de réciprocité maritime avec les pays transatlantiques sur la première base indiquée ci-dessus. Il est convenu entre les membres de la commission que chacun pourra voter sur l'art. 2 d'après les impressions ou les convictions que la discussion aura opérées sur son esprit. Cependant, si la Chambre des Représentants le désire, la commission procèdera au vote sur la disposition de cet article, préalablement à toute discussion publique.

Votre commission, Messieurs, a la conscience d'avoir rempli sa mission difficile avec une rigoureuse impartialité et avec des intentions entièrement subordonnées au bien-être général du pays. En parcourant tous les points du vaste sujet que vous avez soumis à ses recherches et à son appréciation, et en pondérant tous les moyens d'exécution qu'elle a l'honneur de proposer à votre adoption, elle a tâché de se défendre contre un entraînement irréfléchi. Elle s'est mûrement préoccupée du soin de concilier les intérêts de la fabrication, de l'industrie d'exportation, du commerce extérieur, de la navigation nationale et étrangère et du Trésor public, et de garder une juste mesure au milieu des exigences de ces intérêts. Néanmoins, il n'est pas inutile de l'avouer, son travail a été facilité par la disposition, dont tous les membres de la commission ont été animés, de ne contrarier en rien les mouvements du transit et de lui laisser son libre essor. Si son *Rapport* et son *projet de loi* n'avaient pas le bonheur d'apaiser tous les intérêts locaux ou individuels, la Chambre des Représentants, comme corps délibérant, sait très-bien qu'il ne peut être soumis à la discussion aucune question *relative* qui ne présente, en même temps, des avantages et des inconvénients. La sagesse parlementaire dans l'appréciation des choses consiste à s'attacher au côté qui offre au bien-être général la plus grande somme d'avantages.

La commission aurait voulu abréger son travail, mais elle ne le pouvait pas sans nuire à l'intelligence des questions importantes qu'elle a eu à développer, et sans laisser incomplètes les réponses qu'elle a dû opposer à plusieurs objections.

DE FOERE,

Vice-Président et Rapporteur.

PROJET DE LOI.

Léopold, *Roi des Belges*,

A tous présents et à venir, Salut.

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

ARTICLE PREMIER.

Par modification aux lois existantes sur les droits d'entrée, ces droits sur les marchandises dénommées dans le tableau qui suit, et importées pour la consommation intérieure par navires nationaux et étrangers et par terre, sont établis ainsi qu'ils y sont indiqués.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.		BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CAFÉ. . . . . Importé directement des lieux de production (*) .	trois membres.	100 kil.	7 »	9 »	»
	deux. . . .	»	7 »	10 »	»
	deux. . . .	»	7 »	11 »	»
— D'ailleurs		»	12 »	14 »	»
— Par canaux et rivières		»	15 »	16 »	»
— Par terre		»	»	»	17 »
SUCRE BRUT . . Importé directement des lieux de production.		»	» 20	1 70	»
— D'ailleurs		»	3 »	4 25	»
— Par canaux et rivières		»	5 »	6 »	»
— Par terre		»	»	»	Prohibé.

(*) Ne sont réputées importations directes que celles qui ont lieu en droiture des lieux de production, sans mouillage ni transbordement dans aucun port intermédiaire. Le Gouvernement exigera, par des mesures administratives, la preuve des marchandises importées directement des lieux de production. Cette note s'applique à tous les autres articles du tableau.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
THÉ . . . . . De toute espèce, importé directement des lieux de production et des ports situés au delà du Cap de Bonne-Espérance et du Cap-Horn (*)	100 kil.	25 »	70 »	»
— D'ailleurs et par cargaisons rompues, par canaux et rivières	»	100 »	120 »	»
— Par terre	»	»	»	150 »
AMANDES . . . De toute espèce importées directement des lieux de production	»	13 »	17 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	19 »	20 »	»
— Par terre	»	»	»	22 »
CACAO . . . . En fèves ou en pelures, directement des lieux de production	»	5 »	8 »	»
— D'ailleurs	»	10 »	12 »	»
— Par canaux et rivières	»	12 »	13 »	»
— Par terre	»	»	»	13 50
CANELLE . . . De Ceylan, directement des lieux de production	Le kil.	» 25	2 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	2 50	3 »	»
— Par terre	»	»	»	4 »
— De la Chine et Cassa-Lignea, directement des lieux de production et des lieux situés au-delà du Cap de Bonne-Espérance . . .	100 kil.	14 »	24 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	30 »	35 »	»
— Par terre	»	»	»	40 »

(*) Ne sont pas considérées indirectes ni cargaisons rompues, les importations de thé faites simultanément avec d'autres denrées ou marchandises venant directement des lieux de production ou des lieux situés au delà du cap de Bonne-Espérance, lorsqu'il est constaté que les navires sont venus directement et n'ont point rompu charge depuis le lieu de leur départ jusqu'à celui de leur arrivée en Belgique.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.		BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
EAUX-DE-VIE .	En cercles ou en futailles, rhum, arack, liqueurs, y compris les genièvres de Hollande, directement des lieux de production	L'hectol.	2 »	3 50	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	3 75	4 »	
—	Par terre	»	»	»	1 »
ÉPICERIES. . .	Macis, noix muscades, clous et antoffes de girofle, directement des lieux de production	Valeur.	8 p. %.	12 p. %.	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	14 p. %.	15 p. %.	»
—	Par terre	»	»	»	16 p. %.
FIGUES	Directement des lieux de production. . .	100 kil	4 »	8 »	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	9 »	10 »	»
—	Par terre	»	»	»	12 »
FRUITS SECS ,	De toute espèce, autres que ceux tarifés dans la loi actuelle, directement des lieux de production	Valeur.	15 p. %.	18 p. %.	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	20 p. %.	24 p. %.	»
—	Par terre	»	»	»	28 p. %.
FRUITS VERTS .	De toute espèce, autres que ceux tarifés dans la loi actuelle, directement des lieux de production	»	8 p. %.	14 p. %.	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	16 p. %.	20 p. %.	»
—	Par terre	»	»	»	25 p. %.
GINGEMBRE . .	Directement des lieux de production. . .	100 kil.	» 10	1 50	»

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national	SOUS PAVILLON étranger	PAR TERRE.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
GINGEMBRE . . D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	100 kil.	3 »	4 »	»
— Par terre	»	»	»	5 »
HUILES. . . . D'olive et toutes autres huiles comestibles, directement des lieux de production . .	L'hectol.	10 »	14 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	15 »	17 »	»
— Par terre	»	»	»	18 »
MIEL. . . . . Directement des lieux de production . . .	100 kil.	9 »	13 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	14 »	13 »	»
— Par terre	»	»	»	16 »
POIVRE ET PIMENT. Directement des lieux de production . .	»	8 »	12 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	14 »	13 »	»
— Par terre	»	»	»	16 »
RIZ . . . . . Directement des lieux de production hors d'Europe	»	4 »	7 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	9 »	10 »	»
— Par terre	»	»	»	12 »
SAFRAN. . . . Directement des lieux de production . . .	Le kil.	» 25	» 75	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	1 »	1 50	»
— Par terre	»	»	»	2 »
STOKVISCH . . Directement des lieux de production . . .	»	» 30	2 »	»

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.		BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
STOKVISCH . .	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	Le kil.	3 »	3 50	»
—	Par terre	»	»	»	4 »
VANILLE . . .	Directement des lieux de production . . .	»	» 50	2 75	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	3 »	3 »	»
—	Par terre	»	»	»	7 »
VINS.	En cercles et en futailles, directement des lieux de production	L'hectol.	2 »	3 50	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	3 75	4 »	»
—	Par terre	»	»	»	4 »
Toutes autres denrées exotiques à la Belgique, non spécialement tarifées dans la loi actuelle, directement des lieux de production (*).		Tarif actuel	Réduit de 20 p. °/₀.	Tarif actuel	»
	D'ailleurs	»	Plus 20 p. °/₀.	Plus 40 p. °/₀.	»
	Par terre, canaux et rivières	»	Plus 50 p. °/₀.	Plus 60 p. °/₀.	»
BOIS DE FERNAMBOUC.	Directement des lieux de production.	100 kil.	2 »	4 »	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	3 »	6 »	»
—	Par terre	»	»	»	7 »
ACAJOU. . . .	Directement des lieux de production. . .	Valeur.	6 p. °/₀.	12 p. °/₀.	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	16 p. °/₀.	18 p. °/₀.	»
—	Par terre	»	»	»	20 p. °/₀.

(*) Les droits actuels sur les denrées indigènes sont maintenus avec les 10 p. °/₀ de déduction en faveur de la marine nationale.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
AUTRES BOIS D'ÉBÉNISTERIE. Directem. des lieux de product[n].	Valeur.	6 p. °/₀.	10 p. °/₀.	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	12 p. °/₀.	16 p. °/₀.	»
— Par terre	»	»	»	18 p. °/₀.
BOIS DE TEINTURE. De toute espèce, non moulu, autre que le Fernambouc. Directement des lieux de production	100 kil.	» 20	2 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	3 »	4 »	»
— Par terre	»	»	»	5 »
CENDRES GRAVELÉES (dites potasses, perlasses et vedasses). Directement des lieux de production.	»	» 05	1 70	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	2 »	2 50	»
— Par terre	»	»	»	3 »
CHANVRE EN MASSE. Directement des lieux de production (*).	»	» 50	1 40	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	1 »	1 50	»
— Par terre	»	»	»	2 »
CUIRS ET PEAUX. Cuirs verts et salés importés directement des ports hors d'Europe et de la mer Noire .	»	» 01	» 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	1 »	1 50	»
— Par terre	»	»	»	2 »
CUIRS SECS . . Directement hors d'Europe et de la mer Noire.	»	» 01	» 33	»

(*) Sont assimilés aux chanvres en masse, les tiges ou filasses de bananier, les fibres d'aloès, le chanvre de Manille, le *phormium tenax*, bruts, en masse ou simplement dépouillés de leur parenchyme.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.		BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CUIRS SECS . .	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	100 kil.	2 »	2 50	»
—	Par terre	»	»	»	3 »
CUIVRE. . . .	Directement des lieux de production . . .	»	» 50	2 »	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières. . . .	»	3 »	4 »	»
—	Par terre	»	»	»	5 »
COTON EN LAINE.	Directement des lieux de production . . .	»	» 01	1 70	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	2 50	3 50	»
—	Par terre	»	»	»	4 »
ÉTAIN BRUT . .	Importé directement de l'Inde	»	1 »	3 »	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières. . . .	»	3 50	4 »	»
—	Par terre	»	»	»	5 »
GOUDRON . . .	Directement des lieux de production . . .	le last, 2,000 kil.	» 10	2 25	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	2 50	3 »	»
—	Par terre.	»	»	» .	4 »
GRAINES . . .	De colza ou de navette, de chenevis ou de chanvre, de lin et de sésame, directement des lieux de production, par mer (*). . .	le last, 2,000 kil.	1 50	4 25	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	5 »	5 50	»
—	Par terre	»	»	»	5 50

(*) On entend par importations *par mer* celles qui sont faites par cette voie, par *bâtiments de mer*, dûment patentés et, comme tels, payant les charges.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
	le last, 2,000 kil.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c
GRAINES (*suite*) . De trèfle, par mer		» 5	2 12	»
— — d'ailleurs et par canaux et rivières.	»	2 50	3 »	»
— — par terre	»	»	»	4 »
HUILES D'OLIVE. Destinées aux fabriques, directement des lieux de production	L'hectol.	» 5	2 12	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	3 50	4 50	»
— Par terre.	»	»	»	5 50
HUILES DE POISSON. De baleine, de chiens marins, de foie, de cachalot et de sperma provenant de la pêche nationale	»	Libre.	Prohibé.	»
Les mêmes (excepté le foie et le sperma), non provenant de la pêche nationale, directement des lieux de production	»	12 50	15 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	17 50	18 »	»
— Par terre.	»	»	»	20 »
HUILES DE FOIE. Directement des lieux de production ou des ports étrangers qui font les armements à la pêche.	»	» 5	» 53	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	» 75	1 »	»
— Par terre	»	»	»	1 50
HUILES . . . . De palme, de sperma, de coco, et autres huiles concrètes, servant à la fabrication, directement des lieux de production . .	Valeur.	$\frac{1}{4}$ p. °/₀.	1 p. °/₀.	$\frac{1}{2}$ »
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	1 $\frac{1}{2}$ p. °/₀.	2 p. °/₀.	»
— Par terre	»	»	»	5 p. °/₀.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
		Fr c	Fr c.	Fr c
HUILES DE TÉRÉBENTHINE. Directement des lieux de production	100 kil.	» 25	2 12	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières.	»	3 »	4 »	»
— Par terre	»	»	»	5 »
INDIGO . . . . Directement des lieux de production . . .	Le kilog.	» 01	» 06	»
— D'ailleurs	»	» 07	» 08	»
— Par canaux et rivières	»	» 10	» 11	»
— Par terre	»	»	»	» 12
PLOMB BRUT. . En bloc ou saumon, ainsi que le vieux plomb.	100 kil.	» 01	» 85	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	1 50	2 »	»
— Par terre	»	»	»	2 50
RÉSINEUX . . . Directement des lieux de production . . .	»	» 01	» 85	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	1 »	1 50	»
— Par terre	»	»	»	2 »
SALPÊTRE BRUT. (Nitrate de potasse et de soude) directement des lieux de production	»	0 05	2 20	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	3 »	3 50	»
— Par terre	»	»	»	4 »
SAVON DUR . . Directement des lieux de production . . .	»	11 »	12 75	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	14 »	17 »	»
— Par terre	»	»	»	18 »

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.		BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
SOUFRE BRUT	Directement des lieux de production. . .	100 kil.	» 01	» 60	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	1 »	1 50	»
—	Par terre	»	»	»	2 »
SUIFS	Directement des lieux de production . . .	»	1 »	1 70	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	2 50	3 50	»
—	Par terre	»	»	»	5 »
TABACS D'EUROPE.	Directement des lieux de production . .	»	15 »	17 50	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	20 »	25 »	»
—	Par terre	»	»	»	30 »
TABACS VARINAS.	En feuilles ou rouleaux, directement des lieux de production	»	25 »	27 50	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	30 »	33 »	»
—	Par terre	»	»	»	33 »
TABACS	(Tout autre) en feuilles ou rouleaux, directement des lieux de production	»	5 »	7 50	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	9 »	11 »	»
—	Par terre	»	»	»	14 »
CIGARES . . .	Directement des lieux de production. . .	Valeur.	15 p. °/₀.	20 p. °/₀.	»
—	D'ailleurs et par canaux et par rivières . .	»	22 p. °/₀	25 p. °/₀.	»
—	Par terre	»	»	»	30 p. °/₀.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Toutes autres matières premières non spécialement tarifées dans la loi actuelle, directement des lieux de production (*)	Tarif actuel.	Réduit de 50 p. %.	Tarif actuel.	»
D'ailleurs	»	Plus 50 p. %.	Plus 100 p. %.	»
— Par terre, canaux et rivières	»	»	125 p. %.	»

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à négocier avec les nations transatlantiques des traités de navigation commerciale sur la base de l'assimilation des navires important des ports de l'une nation dans les ports de l'autre les produits de leur sol et de leur industrie.

ART. 3.

La présente loi sera mise en exécution le....

Mandons et ordonnons, etc.

(*) Les matières premières apprêtées ou entièrement manufacturées restent soumises à la législation actuellement en vigueur avec les 10 p. % de déduction en faveur de la marine nationale.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES

DANS LE RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

PARTIE COMMERCIALE.

PAGES.

Observations préliminaires 1

1re Section. — Analyse des avis des chambres de commerce, des négociants et des industriels, exprimés dans les rapports écrits et dans l'enquête verbale, sur les trois questions posées par la Chambre des Représentants 4

2me Section. — Développement d'une série de propositions que l'enquête a adoptées 9

§ I.

1re Proposition : *Le commerce extérieur est dans un état de souffrance. Il manque au pays des débouchés* . . . . . *ib.*

§ II.

Causes de ce malaise. — 2me Proposition : 1° *Les États de l'Europe repoussent en grande partie nos produits, soit par des lois prohibitives, soit par des droits plus ou moins élevés;* 2° *il a été jusqu'à présent impossible d'établir avec les pays lointains des relations régulières et suivies* 10

§ III.

Moyens inefficaces ou difficiles dans leur exécution proposés avant l'enquête . . *ib.*

1er Moyen. — Traités internationaux; traités de commerce. . . . . *ib.*

— — Traités de navigation. 14

2e — — Unions douanières 16

3e — — Chemins de fer 19

Conséquences qui résultent de l'inefficacité de ces moyens. — 3me Proposition : *Dans l'état actuel de la législation protectrice et prohibitive de la plupart des États de l'Europe, ce sont les marchés lointains qui seuls peuvent ouvrir à notre industrie de nouveaux débouchés* 20

PAGES

§ IV.

Quels sont les articles susceptibles d'être exportés dans les pays lointains? — 4me PROPOSITION : *Quel que soit le système commercial extérieur qui sera adopté dans le but de protéger efficacement nos exportations, les produits de l'industrie nationale doivent pouvoir lutter en prix et en qualités, sur les marchés lointains, avec les produits similaires de l'industrie étrangère. Si ces conditions ne sont pas remplies, aucun système de commerce ne peut favoriser l'exportation de nos produits* 21

§ V.

Causes auxquelles on a indûment attribué les souffrances de notre commerce extérieur 25
Il serait imprudent que l'industrie abandonnée à elle-même se livrât aux opérations maritimes 31
Dans l'état actuel de notre législation, une grande société commerciale ne remédierait pas au malaise de notre commerce extérieur. 32

§ VI.

Vraies causes qui se sont opposées au développement de notre commerce transatlantique. — 5me PROPOSITION : *Ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux.* — 6me PROPOSITION : *Il importe d'établir des relations directes et d'empêcher que les importations et les exportations se fassent, en grande partie, par les entrepôts d'Europe.* — 7me PROPOSITION : *En conséquence, majoration des droits différentiels sur les importations faites par l'intermédiaire des mêmes entrepôts.* 34

§ VII.

Moyens de remédier à ces obstacles. — 8me PROPOSITION : *Il faut à la navigation nationale une protection tant comme moyen d'exportation et de concurrence avec la marine commerciale étrangère, que comme industrie particulière, à laquelle se lient un grand nombre d'autres industries* 38

§ VIII.

1re OBJECTION : Le pays ne possède pas les conditions nécessaires pour se créer une marine commerciale 44

§ IX.

2me OBJECTION : Emploi de la marine étrangère. — 9me PROPOSITION : *Le système commercial à établir doit avoir pour objet principal le commerce et l'industrie en général, et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine. C'est à l'accroissement de nos exportations que tout, dans notre système commercial, doit être subordonné* 47

§ X.

3me OBJECTION : Exclusion de la marine étrangère. — 10me PROPOSITION : *Concurrence nécessaire de la navigation étrangère* 58

§ XI.

PAGES.

4me Objection : Renchérissement des matières premières 68

§ XII.

5me Objection : Représailles 72

§ XIII.

Transit : 11me Proposition : *Quelle que soit la provenance des marchandises à transiter, et quel que soit le pavillon qui les importe, il faut suivre à leur égard le système le plus libéral et les affranchir de tout droit différentiel de navigation et d'importation.* 83

§ XIV.

Relations directes 88

§ XV.

Traités de réciprocité maritime. Examen de la question de savoir : Si le commerce maritime de l'étranger sera assimilé, dans les traités de réciprocité, au même commerce du pays, lorsque, par ses navires, il (le commerce maritime étranger) importera dans nos ports, pour la consommation intérieure, des marchandises qui ne sont pas le produit de son sol et de son industrie 98
1re Objection : Si l'assimilation des navires belges et américains était restreinte à l'importation des produits des deux pays, la navigation américaine enlèverait à la marine belge la majeure partie de nos exportations vers les États-Unis . . 110
2me Objection : Ce serait porter l'atteinte la plus grave au commerce de transit . 125
3me Objection : Ce serait créer nous-mêmes une barrière à l'extension de notre commerce, et surajouter aux désavantages de notre position relative à la Hollande 133
3me Section. — Résumé. — Conclusions. — Projet de loi 143

ERRATA.

Page 43, § 1, ligne 13 : *lui procurent*, lisez : *leur procurent.*
» 47, § 2, » 12 : *effacez le guillemet.*
» 55, § 2, » 2 : *les constructions de navires*, lisez : *les constructeurs de navires.*
Ib. » 13 : *c'est à l'accroissement de nos importations*, lisez : *c'est à l'accroissement de nos exportations.*
» 59, § 4, » 18 : *si les drawbacks*, lisez : *si des drawkbacks.*
» 70, § 4, » 4 : 112 *millions de kilogr.*, lisez : 112 *millions de livres.*
» 91, § 1, » 3 : *avec nos entrepôts européens*, lisez : *avec les entrepôts européens.*
Ib. § 2, » 3 : et § 3 lignes 4 et 5 : *schelling*, lisez : *shilling.*
» 96, § 1, » 4 : *mais il est rempli de recherches*, lisez : *il est rempli de recherches.*
» 122, tableau nº 7 . *cocoa*, lisez : *cacao.*

176

ENQUÊTE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

DROITS DIFFÉRENTIELS.

AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE

SUR LE PROJET DE LA COMMISSION.

(APPENDICE AU RAPPORT DE M. DE FOERE, N° 96, SESSION 1841-1842.)

ENQUÊTE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

DROITS DIFFÉRENTIELS.

AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE

SUR LE PROJET DE LA COMMISSION.

(APPENDICE AU RAPPORT DE M. DE FOERE, N° 96, SESSION 1841-1842.)

Ostende, le 24 mai 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'OSTENDE,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Répondant à la lettre que vous nous faites l'honneur de nous adresser en date du 13 de ce mois, n° 5260, direction du commerce, nous nous faisons un devoir de vous informer qu'en date du 7 de ce mois, nous avons satisfait à l'appel fait par la commission d'enquête commerciale et industrielle, en lui faisant savoir que, désirant appuyer ses efforts tendants au but de faire adopter la doctrine professée depuis nombre d'années par notre chambre, nous n'avions aucune observation à faire contre son projet de tarif, et que nous formions le vœu de le voir porter à la discussion des Chambres Législatives dans leur session actuelle.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre respect.

Les Président et Membres de la chambre de commerce,

DE KNUYT-DE BROUWER, Ve-Prést.

Le Secrétaire.

M. HAMMAN.

Verviers, le 28 mai 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE VERVIERS,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Répondant à la dépêche que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 25 courant, 3e division (du commerce), n° 5260, nous vous dirons d'abord que nous n'avons pas reçu votre lettre du 13 de ce mois, par laquelle vous nous invitiez, pour le cas où nous aurions adressé à la commission d'enquête parlementaire nos observations sur son projet de tarif différentiel, à vous en faire parvenir une ampliation.

Nous avons effectivement, ensuite de l'avis publié dans le *Moniteur* du 28 avril dernier, adressé à la Chambre des Représentants, par lettre du 7 de ce mois, quelques observations sur le projet de tarif en question.

Nous avons l'honneur de vous remettre copie de ladite lettre, et nous aurons soin de vous communiquer, s'il y a lieu, les observations ultérieures qu'un nouvel examen du tarif pourrait nous suggérer.

Nous avons l'honneur d'être avec une respectueuse considération,

Monsieur le Ministre,

Vos très-humbles et très-obéissants serviteurs.

Pour le Président absent :

Le Secrétaire, — J.-B. CLAVAREAU.

Le Vice-Président, — JULES DE GRAND RY.

Verviers, le 7 mai 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE VERVIERS,

A la Chambre des Représentants, à Bruxelles.

MESSIEURS,

La commission d'enquête commerciale a fait publier par le *Moniteur* du 28 avril dernier, son projet de tarif différentiel, en invitant les chambres de commerce à lui soumettre leurs observations sur ce projet *avant le* 10 *de ce mois.*

La brièveté du délai fixé ne nous permettant pas de nous livrer à un examen approfondi d'un objet aussi important, nous devons nous borner à vous soumettre les observations suivantes.

Lors de l'enquête qui a eu lieu à Verviers, le 7 octobre 1840, la chambre de commerce a déclaré qu'elle ne pouvait considérer les droits différentiels que comme protection à accorder à la marine marchande du pays, et qu'elle ne

s'opposait pas à cette protection, pourvu qu'il n'en résultât pas une augmentation de droits qui fît renchérir les matières premières nécessaires à l'industrie, et les objets de consommation qui sont de première nécessité pour la classe ouvrière.

Nous citerons les explications données à ce sujet par la commission d'enquête, et publiées dans le *vol. n° 3 de l'Enquête* (pages 791 à 802).

(Page 791.) D. Voilà en quoi consiste la question des droits différentiels : les navires nationaux qui importent maintenant les cafés payent 10 pour cent de moins que les navires étrangers ; on demanderait une augmentation, on payerait, par exemple 15 ou 20 pour cent de moins.

M. C... Il est possible que nous ne voyons pas d'inconvénient à cela, mais il faudrait connaître les articles sur lesquels porterait le droit différentiel. Nous ne voudrions pas que ce droit différentiel pût faire renchérir le prix des matières premières ; si c'est pour des objets de consommation qu'une réduction plus forte doit être établie en faveur de la marine nationale, je ne pense pas qu'on s'y oppose. Le droit sur le café est de 8 francs par 100 kilogr., si l'on voulait réduire ce droit à 4 francs pour les navires nationaux, il n'y aurait point d'inconvénient. Il faudrait alors formuler un projet de loi, examiner quels sont les articles sur lesquels les droits différentiels porteraient, discuter leur importance et s'assurer si ces droits ne peuvent pas nuire à l'industrie.

(Page 792.) D. Admettez-vous en principe une augmentation de droit sur les denrées coloniales, pourvu qu'il n'en résulte pas une augmentation sur les matières premières?

M. C... J'ai dit que j'admettrai une réduction plus forte pour la navigation nationale.

D. Les conditions d'admissibilité pour les navires étrangers resteraient-elles les mêmes qu'elles sont aujourd'hui?

M. C... Au lieu d'une réduction de 10 pour cent aux navires nationaux, on pourrait la leur accorder de 20.

D. Pour ce qui regarde les matières premières, savez-vous que ces articles ne sont jamais atteints par les droits différentiels?

(Pages 801 et 802.) M. C... La discussion qui s'élève prouve que nous ne pouvons pas nous entendre ; quelques membres de la commission disent qu'en favorisant la marine nationale, nous aurons des exportations, mais c'est ce que nous ne voyons pas clairement. Cependant, nous ne nous opposons pas à ce qu'on favorise la marine nationale, c'est une industrie comme une autre.

Il existe déjà des droits différentiels ; c'est donc une protection plus grande que veut la marine, car je ne peux pas considérer ce système comme un système nouveau.

D. C'est le même qui existe actuellement et qu'on veut établir sur d'autres articles.

M. C... Nous avons des droits différentiels sur le sucre et sur le thé. Mais quels sont les autres articles sur lesquels vous voulez établir des droits différentiels? je ne vois que les cafés, les tabacs, peut-être le riz, on a parlé aussi des fruits secs.

Pourriez-vous nous dire quels sont les articles sur lesquels vous voulez établir ces droits?

D. Nous avons les cafés ; si nous avions des droits différentiels sur le sucre et sur le café, ils contribueraient puissamment à favoriser nos exportations, puisqu'on en fait au moyen des droits différentiels sur le sucre.

Ces cafés qui sont importés aujourd'hui par navires étrangers, c'est le consommateur qui en paye tous les droits ; s'ils étaient importés par navires nationaux, ils ne payeraient que la moitié du droit, et c'est le consommateur qui en profiterait.

M. C... Le droit sur le café est de 8 francs par 100 kilogrammes ; le droit pourrait-il être plus élevé que 8 francs.

D. Le droit sera toujours le même, mais le navire belge, en combinant ses opérations pour importer du café, ne payera que 4 francs.

M. C... S'il était question d'augmenter les droits sur les articles de consommation directe, nous nous y opposerions de toutes nos forces, parce que le café est aussi nécessaire que le pain à nos ouvriers.

Ce n'est donc qu'une réduction de droits qu'on accorderait aux navires nationaux, au lieu de 10 pour cent la marine nationale jouirait d'une réduction de 15 à 20 pour cent.

Nous appelons votre attention sur ce qui précède, Messieurs, et nous vous prions de remarquer que la commission d'enquête s'est écartée, dans son projet de tarif, des principes posés par elle, puisqu'elle propose une augmentation de droit sur la plupart des denrées et matières premières dénommées, notamment :

LE CAFÉ.		DROIT PROPOSÉ.		
Droit actuel 8 francs par 100 kilogr. . . . . fr.	7 »	11 »	Suivant les provenances et le pavillon.
—	12 »	14 »	
— —	15 »	16 »	
et		17 »	par terre.

BOIS DE TEINTURE.		DROIT PROPOSÉ.	
Droit actuel 42 centimes par 100 kilogr. . . fr.	0 20	2 50	Suivant les provenances et le pavillon.
— —	3 »	4 »	
et		5 »	par terre.

COTON EN LAINE.		DROIT PROPOSÉ.	
Droit actuel fr. 1 70 c^{s} par 100 kilogr. . . . fr.	0 01	1 70	Suivant les provenances et le pavillon.
— —	2 50	3 »	
et		4 »	par terre.

HUILES D'OLIVES POUR LES FABRIQUES.		DROIT PROPOSÉ.	
Droit actuel fr. 2 12 c^{s} par hectolitre . . . fr.	0 05	2 12	Suivant les provenances et le pavillon.
— —	3 50	4 50	
et		5 50	par terre.

Enfin la commission propose une augmentation de 20 à 60 pour cent sur le tarif actuel pour toutes les denrées exotiques non dénommées, et de 50 à 140 pour cent pour toutes les matières premières non dénommées, de provenance indirecte, suivant le pavillon et par terre.

Nous sommes convaincus, Messieurs, qu'un pareil tarif serait on ne peut pas plus nuisible au commerce et à l'industrie, et pour ce motif, nous ne pouvons lui donner notre approbation.

Pour être conséquente avec ses principes, la commission d'enquête aurait dû procéder en prenant, autant que possible, le droit actuel pour *maximum* du tarif différentiel; partir de cette base et échelonner les droits suivant la provenance et le pavillon, en établissant une différence de 15 à 20 pour cent en faveur du pavillon national, et en augmentant de 20 à 25 pour cent le droit *maximum* pour les provenances par terre.

Ainsi que nous l'avons dit dans l'enquête, Messieurs, nous ne pouvons pas trouver mauvais que l'on favorise la marine nationale; mais il ne faut pas que ce soit aux dépens du commerce et de l'industrie manufacturière. C'est pourquoi nous devons protester de tout notre pouvoir contre toute augmentation de droit sur les matières premières.

Nous nous opposons également, dans l'intérêt de notre classe ouvrière, à une majoration de droit actuel sur le *café*.

Reste à voir si les autres denréees pourraient supporter une augmentation de droit sans préjudice pour le pays.

Pour nous, Messieurs, qui ne voyons pas que le système des droits différentiels puisse faciliter nos exportations, nous sommes effrayés des fâcheux résultats que ce système pourrait avoir en éloignant de nos ports les navires étrangers qui importent en Belgique les matières premières et les denrées exo-

tiques, et nous persistons dans l'opinion que nous avons émise à ce sujet dans l'enquête.

Recevez, Messieurs, l'assurance de notre respectueuse considération.

Était signé : Armand SIMONIS, président; J.-B. CLAVAREAU, secrétaire.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire, J.-B. CLAVAREAU.

Ypres, le 6 juin 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'YPRES,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles,

Monsieur le Ministre,

Répondant au contenu de votre dépêche du 25 mai dernier, 3e division, direction du commerce, n° 5260, la chambre de commerce d'Ypres a l'honneur de vous faire connaître que la lettre du 13 du même mois, que rappelle cette dépêche, ne lui est jamais parvenue; que quant à ce qui concerne l'avis émis par elle devant la commission d'enquête parlementaire, la chambre n'a pas exprimé collectivement une opinion devant cette commission au sujet de l'application du système des droits différentiels, chacun de ses membres ayant été invité individuellement à exprimer sa manière de voir sur cette grave question; opinions qui se trouvent consignées au recueil des procès-verbaux des séances de cette commission.

Qu'au surplus, la chambre s'est toujours expliquée dans le sens de l'adoption du système des droits différentiels; son opinion étant que, dans l'application de ce système, il faut d'abord accorder une protection efficace au pavillon national, et favoriser ensuite celui des pays de provenance, par le motif que les navires de cette dernière catégorie, peuvent opérer des chargements en Belgique, tandis que les étrangers pour lesquels la chambre voudrait réserver toutes les rigueurs du système, ne le peuvent s'ils veulent rentrer chez eux avant de se rendre à la destination des provenances.

En vous renvoyant, Monsieur le Ministre, le projet de tarif de la commission d'enquête joint à votre dépêche précitée, la chambre y a consigné les modifications que son expérience lui a suggérées; et comme une conséquence des observations qui précèdent, elle a cru devoir ajouter à ce projet, une troisième catégorie, établissant une distinction entre les navires étrangers, pour ce qui concerne ceux de ces navires qui appartiennent aux pays des provenances, distinction qui résume l'ensemble du système que la chambre voudrait voir appliquer.

Le Secrétaire, DONNY.

Le Président, Ch. LAFRANCQ.

PROJET DU TARIF DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PAYS DE PROVENANCES.		BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
			Fr. c	Fr. c.	Fr c.
CAFÉ	Importé directement des lieux de production.	100 kil.	»	»	»
—	D'ailleurs	»	12 »	14 »	»
—	Par canaux et rivières	»	15 »	16 »	»
—	Par terre	»	»	»	17 »
SUCRE BRUT .	Importé directement des lieux de production.	»	» 20	1 70	»
—	D'ailleurs	»	3 »	4 25	»
—	Par canaux et rivières	»	5 »	5 »	»
EAUX-DE-VIE.	En cercles ou en futailles, rhum, arack, liqueurs, y compris les genièvres de Hollande, directement des lieux de production	L'hectol.	2 »	3 50	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	3 75	4 »	»
—	Par terre	»	»	»	4 »
FIGUES	Directement des lieux de production . . .	100 kil.	4 »	8 »	»
HUILES	D'olive et toutes autres huiles comestibles, directement des lieux de production . .	L'hectol.	10 »	14 »	»
POIVRE ET PIMENT.	Directement des lieux de production.	100 kil.	8 »	12 »	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	14 »	15 »	»
RIZ	Directement des lieux de production hors d'Europe.	»	4 »	7 »	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	9 »	10 »	»

MODIFICATIONS A CE TARIF PROPOSÉES PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE.

PAVILLON NATIONAL belge.	PAVILLON NATIONAL des pays de provenance.	PAVILLON ÉTRANGER aux pays de provenance.	PAR TERRE.	*Observations.*
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
7 »	9 »	11 »	»	
11 »	»	12 »	»	
12 »	»	14 »	»	
»	»	»	17 »	
» 20	» 75	1 70	»	Sans préjudice aux observations faites par la Chambre, sur la question de la nouvelle loi sur l'imposition des sucres, et adressées au Ministre des Finances le 29 avril dernier.
2 75	3 50	»	»	
3 »	5 »	»	»	
2 »	3 »	3 50	»	
3 »	4 »	5 »	»	
»	»	»	5 50	
2 50	3 »	4 »	»	
4 »	5 »	10 »	»	
4 »	5 »	10 »	»	
6 »	8 »	15 »	»	
1 »	2 »	3 »	»	
2 »	3 »	5 »	»	

Ainsi fait et arrêté en séance de la chambre de commerce d'Ypres, du 4 juin 1842.

Le Secrétaire, DONNY.

Le Président, CH. LAFRANCQ.

Bruxelles, le 11 juin 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE BRUXELLES,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche du 25 mai dernier, direction du commerce, n° 5260, vous avez bien voulu nous demander notre avis sur le tarif des droits différentiels, proposé par la commission d'enquête parlementaire et publié au *Moniteur* du 28 avril dernier.

Comme elle, nous avons unanimement adopté le principe de relations directes ou d'échanges commerciaux avec les pays lointains de production, parce qu'en ouvrant les pages de l'histoire, nous y avons lu que tous les peuples qui se sont élevés à un rang important, n'y sont arrivés que par leur marine.

Depuis longtemps nous avions songé à relever la nôtre de l'état précaire où les événements de 1830 l'avaient placée, et il n'y a certes point de moyen plus efficace que de favoriser le pavillon national, à l'exemple de toutes les nations du monde.

Nous avons donc examiné le projet de tarif de la commission d'enquête avec la plus sérieuse attention, et nous venons vous soumettre les observations auxquelles il a donné lieu.

Nous n'avons posé que quatre bases dans notre travail, et c'est par cette raison que nous n'avons pu faire usage des imprimés que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser. Voici ces bases :

Importations *directes sous pavillon national,*
— *directes sous pavillon étranger et indirectes sous pavillon national,*
— *indirectes sous pavillon étranger par canaux et rivières, sous pavillon national et par terre,*
— *et par canaux et rivières sous pavillon étranger.*

Nous avons égalisé le taux de la catégorie *par terre* du tarif de la commission, avec celui par canaux et rivières sous pavillon national, parce que la disparate qui s'y trouvait nous paraît blesser l'équité.

En effet, il existe dans le pays des localités dépourvues de canaux et rivières, qui se trouvent, par suite de leur position topographique, dans la nécessité de faire arriver de l'étranger, et par terre, les objets dont elles ont besoin.

Or les transports par cette voie étant infiniment plus coûteux que par canaux et rivières, si on admettait pour elles le système de majorer les droits d'importation, il en résulterait une augmentation d'autant plus considérable dans les prix de revient, que ces objets seraient ainsi doublement chargés.

Ce motif nous semble si péremptoire, que nous aimons à croire que vous partagerez notre opinion à ce sujet.

Vous remarquerez encore, Monsieur le Ministre, que l'une des quatre bases de notre travail n'a été posée qu'en faveur du cabotage, et vous en comprendrez parfaitement la justice, lorsque vous serez convaincu comme nous, que c'est le cabotage qui souffre le plus; l'équité demandait donc qu'on le protégeât.

Nous avons, quant au café, donné la préférence au chiffre de 8 francs pour l'importation par pavillon national, au lieu de 7 que la commission d'enquête propose: d'abord parce que c'est le droit actuel; ensuite par le motif que nous considérons l'augmentation d'un franc comme pouvant être supportée par ce produit exotique, et après cela, comme une compensation pour le trésor public, des diminutions qu'il pourrait éprouver sur d'autres articles.

Nous avons réduit ce droit, comparativement à celui proposé par la commission, pour les importations directes sous pavillon étranger et indirectes sous pavillon national, à 10 francs, et nous l'avons également diminué à 12, pour les importations indirectes sous pavillon étranger par canaux et rivières, sous pavillon national et par terre, par la raison que la protection ainsi établie nous a paru suffisante.

Nous n'avons pas compris dans notre travail la cannelle de Ceylan, celle de la Chine, les épiceries, le safran, la vanille ni le gingembre, dans le but de simplifier le tarif, en n'y comprenant que le moins d'articles possible, et par la raison que ceux que nous venons de citer sont d'une bien faible importance pour l'alimentation de notre navigation nationale directe, puisqu'ils ne sont pas susceptibles de composer une cargaison entière.

Nous avons réuni, dans un même article, les vins, les eaux-de-vie, le rhum, l'arack et les genièvres, par la raison que ces spiritueux peuvent tous supporter les mêmes droits, et qu'en les réunissant nous diminuons encore une fois, en le simplifiant, le nombre des articles du tarif.

Nous avons extrait de la catégorie *denrées et comestibles*, pour les replacer dans les *matières* premières, les huiles d'olive destinées aux fabriques, ainsi que celles de palme, de coco, de faîne, etc., parce qu'elles ne sont réellement pas des comestibles, mais bien des produits consommés par les établissements manufacturiers.

Nous croyons, Monsieur le Ministre, que le thé étant une denrée de luxe, il peut supporter une majoration de droits plus élevée que celle établie dans le tarif de la commission. Nous avons été guidés dans leur fixation, par les motifs déjà développés, d'une compensation en faveur du trésor.

Vous remarquerez encore que, dans son travail, la commission n'a pas compris *les bois de toute espèce*.

Nous avons pensé qu'il était d'autant plus indispensable de les classer dans le nôtre, qu'ils ne sont pas sans importance pour alimenter notre navigation.

Nous avons compris dans nos propositions, les fers de fonte en gueuses, quelle que soit leur forme et telles qu'ils se trouvent immédiatement au sortir des hauts fourneaux; vous allez en apprécier les motifs.

Il semble aux yeux des hommes d'état de la France que nous lui fournissons beaucoup de fonte, tandis qu'il est prouvé que ce sont celles de l'Angleterre qu'elle reçoit, et voici comment : à leur entrée en Belgique, ces fontes payent, additionnels compris, fr. 2 46 c^{s} les 100 kilogrammes ; à leur entrée en France, par terre, elles acquittent un nouveau droit, également additionnels compris, de fr. 4 40 c^{s}, ensemble fr. 6 86 c^{s}; or, ces fontes payent par mer fr. 7 70 c^{s},

donc il y a bénéfice de 8-4 centimes par 100 kilogrammes à les faire arriver par la Belgique : et si l'on ajoute à cela le fait qu'elles viennent, pour ainsi dire, se placer directement et avec facilité aux portes des établissements de forgerie des départements du nord et de l'est de la France, dans lesquels ils se trouvent situés pour la plupart, on aura la preuve qu'il y a, pour l'Angleterre, un grand avantage à continuer ses expéditions par notre pays.

Dans cet état de choses, n'est-il pas rationnel, Monsieur le Ministre, que, puisque nos gueuses ne peuvent pas exclure, en France, celles de l'Angleterre, nous conservions au moins pour nous les frais du passage de ces dernières par notre territoire ?

Nous n'avons pas cru devoir établir de différence entre les importations indirectes des graines grasses, parce que tous les pays en produisent et qu'il serait très-difficile, pour ne pas dire impossible, d'en distinguer la provenance.

Quant aux huiles de poisson, nous avons également pensé ne devoir point établir de différence, par la raison que les pays d'où elles nous arrivent, ayant presque généralement une pêche nationale, ceux-ci peuvent être considérés comme lieux de production.

Les graines de trèfle n'étant que d'une bien minime importance pour la navigation, nous n'avons pas cru qu'elles méritassent un article séparé, et nous les avons comprises dans les autres graines.

Nous lisons à l'article *huile de poisson* provenant de la pêche nationale, les mots *prohibée par pavillon étranger*. C'est là, croyons-nous, une erreur ; car il est impossible de supposer *une pêche nationale par pavillon étranger*.

Nous avons augmenté le droit d'entrée par pavillon national et étranger sur le savon dur, parce qu'il n'est point une matière première brute, mais bien un produit fabriqué, que nos industriels peuvent d'ailleurs se procurer dans le pays.

En passant à l'examen des articles supplémentaires du tarif de la commission, nous avons reconnu, Monsieur le Ministre, qu'il serait peut-être dangereux d'admettre les huiles de *foie* à un taux très-réduit comparativement à celui fixé pour les huiles de poisson, et cela par le motif que nous croyons qu'il serait très-difficile de distinguer les premières des dernières ; d'où pourrait naître le grave abus de voir déclarer les huiles de poisson pour celles de foie.

En ce qui concerne les cigares, nous sommes d'avis qu'il vaut mieux les tarifer au poids qu'à la valeur, parce qu'au poids ce seront les cigares les plus communs qui payeront comparativement le plus, ce qui est loin d'être un mal, car ce sont ceux de cette dernière catégorie qu'on fabrique presque exclusivement dans le pays.

Il serait bien utile aussi, Monsieur le Ministre, que, pour toutes les denrées exotiques quelconques non désignées dans le tarif que nous avons l'honneur de vous soumettre, il existât, en faveur du pavillon national, une réduction de 20 p. °/₀ sur les droits actuels d'importation, parce que les 10 p. °/₀ qui lui sont aujourd'hui accordés ne sont pas pour lui une protection assez efficace.

Il serait non moins désirable que l'exportation des sucres raffinés fût exclusivement réservée au pavillon national ; car en vain nous objecterait-on que notre marine marchande est insuffisante sous ce rapport, ce ne serait là qu'un allégué très-gratuit, et nous avons la conviction que si le Gouvernement adoptait cette mesure protectrice, le fret ne subirait pas d'augmentation sensible.

Il ne nous reste plus qu'à vous parler, Monsieur le Ministre, de l'exportation et du transit. Nous exprimons à ce sujet le vœu que les droits actuels soient maintenus.

Nous arrivons ainsi à la fin de notre travail, et nous le terminerons en vous priant de vouloir bien remarquer que toutes les propositions qu'il renferme ont été mûrement discutées et approfondies; vous y puiserez la conviction que nous l'avons établi sur des bases très-modérées, et de manière à n'assurer à notre pavillon que la juste part de protection qu'il a droit d'attendre, dans la position où il se trouve aujourd'hui placé.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression nouvelle de notre haute considération.

Pour le Président absent :

Le Secrétaire, *Le Vice-Président*,

LAMQUET. RITTWEGER.

DÉNOMINATION DES ARTICLES SOUMIS AUX DROITS DIFFÉRENTIELS.		BASE des DROITS.
DENRÉES ET		
AMANDES	De toute espèce	100 kilogr.
CACAO.	En fèves ou en pelures	»
CAFÉ		»
FIGUES		»
FRUITS	Verts de toute espèce, autres que ceux tarifés dans la loi actuelle. (Voir plus bas fruits secs.)	Valeur
MIEL.		100 kilogr.
POIVRE ET PIMENT.		»
PRUNES	Pruneaux et raisins de toute espèce	»
RIZ		»
STOCKVISCH		»
SUCRE BRUT		»
THÉ	De toute espèce, importé directement des lieux situés au delà du cap de Bonne-Espérance	»
VINS.	Et eaux-de-vie, rhum, arack et genièvres en cercles et en futailles .	L'hectolitre.
FRUITS	Secs de toute espèce, autres que ceux tarifés dans la loi actuelle.	Valeur.
MATIÈRES PRE		
BOIS.	D'ébénisterie de toute espèce, non ouvré, à l'exception du bois de noyer pour fusils	Valeur.
BOIS.	De teinture de toute espèce, non moulu, autre que le fernambouc.	100 kilogr.
BOIS.	De fernambouc	»
BOIS.	De toute espèce, soit en grume, soit non scié, soit en poutres, propres à la construction civile ou navale, arrivant directement de la Baltique, de la Suède, de la Norwège et de la Russie, par cargaisons complètes sous pavillon national	Par tonn. de mer.
—	Idem, sous pavillon étranger	»
BOIS.	De toute espèce, soit en grume, soit non scié, autres que les bois de construction ci-dessus spécifiés et à l'exception des merrains, mâts, espares et rames	La valeur.
BOIS.	Planches, solives, poutres, madriers et toute espèce de bois scié, entièrement coupé ou non	Le tonneau.
CENDRES	Gravelées, dites potasses, védasses	100 kilogr.

IMPORTATIONS				SORTIE.
DIRECTES sous pavillon national	DIRECTES sous pavillon étranger ET INDIRECTES sous pavillon national	INDIRECTES sous pavillon étranger, par canaux et rivières, sous pavillon national et par terre.	PAR CANAUX ET RIVIÈRES sous pavillon étranger	
COMESTIBLES.				
Fr. 10 »	Fr. 14 »	Fr. 16 »	Fr. 17 »	
6 »	10 »	12 »	13 »	
8 »	10 »	12 »	13 »	
5 »	8 »	10 »	11 »	
10 p. cent.	15 p. cent.	20 p. cent.	25 p. cent.	
9 »	12 »	14 »	15 »	
9 »	12 »	14 »	15 »	
9 »	12 »	14 »	15 »	
4 »	7 »	9 »	10 »	
» 30	2 »	3 »	3 50	
» 01	1 70	3 » Par terre prohibé	4 »	Prohibé (tarif actuel).
70 »	125 »	150 »	160 »	
2 »	3 »	3 50	4 »	
15 p. cent.	20 p. cent.	25 p. cent.	30 p. cent.	
MIÈRES BRUTES.				
6 p. cent.	10 p. cent.	12 p. cent.	13 p. cent.	
Fr. » 40	Fr. 2 50	Fr. 3 50	Fr. 4 »	
2 »	4 »	5 »	6 »	
» 60	»	»	»	
»	5 » (a	»	»	a) Les importations indirectes ne sont pas admises pour cette catégorie
6 p. cent.	10 p. cent.	12 p. cent.	13 p. cent.	
6 »	8 »	10 »	11 »	
» 05	1 70	2 10	2 50	

DÉNOMINATION DES ARTICLES SOUMIS AUX DROITS DIFFÉRENTIELS.		BASE des DROITS.
CHANVRE	En masse	100 kilogr.
CUIRS	Et peaux, cuirs verts et salés importés directement des ports hors d'Europe et de la mer Noire	»
CUIRS	Secs, directement des ports hors d'Europe et de la mer Noire . .	»
CUIVRE	Rouge brut, ainsi que rosettes, planches coulées et limaille, de même que cuivre noir brut, directement des lieux de production.	»
COTON.	En laine	»
ÉTAIN	Brut, directement de l'Inde	»
FER	De fonte, en gueuses, quelle que soit leur forme et telle qu'elle se trouve immédiatement au sortir des hauts fourneaux	»
GOUDRON	Le last de	2000 kilogr.
GRAINES	De colza ou de navette, de chènevis ou de chanvre, de lin, de sésame et de trèfle.	2000 kil. ou 30 hectol.
HUILES	D'olive, de palme, de coco, de faine, d'œillettes ou de pavots, exclusivement destinées à l'usage des fabriques	L'hectolitre.
HUILES	De poisson, de baleine, de cachalot, de chien marin et de spermaceti, provenant de la pêche nationale	»
—	Non provenant de la pêche nationale.	»
HUILE	De térébenthine	100 kilogr.
INDIGO	. . . . .	Le kilogr.
PLOMB	Brut, en blocs ou saumons ainsi que le vieux plomb	100 kilogr.
RÉSINEUX	. . . . .	»
SALPÊTRE. . . .	Brut, nitrate de potasse et de soude	»
SAVON.	Dur	»
SOUFRE	Brut.	»
SUIFS	. . . . .	»
TABACS	d'Europe	»
—	Varinas en feuilles ou rouleaux	»
—	Toute autre espèce	»
—	Cigares	»

IMPORTATIONS				SORTIE.
DIRECTES sous pavillon national.	DIRECTES sous pavillon étranger ET INDIRECTES sous pavillon national.	INDIRECTES sous pavillon étranger, par canaux et rivières, sous pavillon national, et par terre.	PAR CANAUX ET RIVIÈRES sous pavillon étranger.	
Fr. » 05	Fr. 1 40	Fr. 2 »	Fr. 2 50	
» 01	» 80	1 »	1 25	
» 01	2 50	3 »	3 50	
» 50	2 »	2 50	3 »	
» 01	1 70	2 50	3 »	
1 »	3 »	3 50	4 »	
2 12	3 50	3 50	3 50	
1 »	10 »	15 »	20 »	
» 05	10 »	10 »	15 »	
» 05	2 12	3 50	4 »	
Libres.	»	»	»	
12 30	15 »	15 »	17 50	
» 25	2 12	3 »	3 50	
» 01	» 06	» 08	» 10	
» 01	» 85	1 50	2 »	
» 01	» 85	1 50	2 »	
» 05	2 20	3 »	3 50	
12 72	15 »	17 »	17 50	
» 01	» 60	1 50	2 »	
1 »	1 70	2 50	3 »	
5 »	7 »	8 »	9 »	
25 »	27 »	28 »	29 »	
2 50	4 »	5 »	6 »	
100 »	150 »	175 »	200 »	

Bruges, le 14 juin 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE BRUGES,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Satisfaisant à votre missive du 25 mai dernier, 3e direction du commerce et de l'industrie, n° 5260, nous avons l'honneur de vous adresser un exemplaire indiquant les nouvelles observations que nous ont fait naître les modifications et additions faites par la commission d'enquête parlementaire sur son tarif d'application du système des droits différentiels, depuis celui qui a été inséré au *Moniteur* du 28 avril dernier.

Agréez, Monsieur le Ministre, les assurances de notre considération distinguée.

Le Président de la chambre de commerce,

J. ROELS.

Le Secrétaire,

LAGACHE.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CAFÉ. . . . . Importé directement des lieux de production.	100 kil.	»	»	»
— D'ailleurs	»	12 »	14 »	»
— Par canaux et rivières.	»	15 »	16 »	»
— Par terre	»	»	»	17 »

Nous voyons à regret que la commission n'a pu s'entendre sur la protection à accorder aux introductions directes du café; d'après nos convictions ce sont les chiffres de 7 francs et de 11 francs qu'il faut admettre; en voici les motifs :

Ces chiffres constituent une faveur de 4 francs par 100 kilogr. pour le pavillon national, soit 40 francs par tonneau; pour un navire de 200 tonneaux, c'est une prime de 8,000 francs par voyage, tandis qu'en France, où le régime des droits différentiels donne, depuis son introduction, les plus heureux résultats, la protection moyenne dont jouit le pavillon français, pour le café, est de 30 francs par 100 kilogr. ou 300 francs par tonneau, soit, pour un navire de la capacité susdite, une somme de 60,000 francs par voyage, ou 52,000 francs de plus que la faveur proposée en Belgique pour le pavillon national.

La protection de 40 francs par tonneau est donc déjà bien minime, et si on la restreignait encore en adoptant un chiffre moins élevé, il est indubitable que cette protection inefficace ne pourra guère stimuler l'exportation de nos produits industriels vers les contrées transatlantiques, dont le pays ressent un besoin chaque jour plus pressant, le café formant le principal élément de nos échanges commerciaux, et étant l'article le plus important pour faire développer notre commerce maritime.

GRAINES . . . . De colza ou de navette, de chènevis ou de chanvre, de lin et de sésame, directement des lieux de production, par mer . . .	Le last, 2,000 kil.	1 50	4 25	»

Nous désirons qu'il soit bien spécifié par renvoi, que l'on entend par introductions *par mer* celles faites par bâtiment de mer dûment patentés et payant les charges comme tels, sinon nous craindrions qu'au moyen de *belandres belges*, la Hollande nous introduisît, bien que par mer, une masse de graines comme produits de son sol, mais provenant le plus souvent de ses entrepôts; ce qui détruirait tout le fruit espéré du droit différentiel en anéantissant nos relations directes avec les pays de production.

HUILES DE POISSON. De baleine, de chien marin, de foie, de cachalot et de sperma (excepté le foie), non provenant de la pêche nationale, directement des lieux de production.	L'hectol.	12 50	15 »	»

Au lieu de dire *excepté le foie*, nous trouvons qu'il faudrait dire *excepté le spermaceti*, car, comme nous l'avons déjà fait observer dans notre premier rapport, adressé le 10 mai 1842 à la commission d'enquête, le sperma ou blanc de baleine est une matière concrète qui rentre dans la catégorie de l'huile de palme, dont la perception doit se faire à la valeur et est impossible à l'hectolitre.

Quant à l'huile de foie, nous nous référons aux observations portées ci-après à cet article. Mais nous croyons devoir faire observer de nouveau qu'il y a contre-sens dans la rédaction de ce second paragraphe en y maintenant les mots *directement des lieux de production*, car les lieux de production de l'huile de poisson sont en mer, là où se pratique la pêche; ainsi, d'après le 1er §, les produits de la pêche nationale étrangère ou par pavillon étranger, ce qui revient au même, sont prohibés, tandis que, par le paragraphe suivant, ces mêmes produits seraient admis au droit de 15 francs par hectolitre.

Nous renouvelons donc notre proposition primitive de biffer les mots *directement des lieux de production*, ou bien il faudra, pour éviter des contestations avec la douane, expliquer par renvoi que l'on entend par lieux de production les ports de l'étranger qui font les armements à la pêche.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET DES PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
HUILES DE FOIE. Directement des lieux de production . . .	L'hectol.	» 05	» 55	»

Nous regrettons que la commission fasse une tarification spéciale de l'huile de foie de poisson, et admette son introduction provenant de la pêche étrangère à des droits insignifiants, tandis que c'est la seule huile de poisson que produise jusqu'ici notre pêche nationale et que c'est spécialement celle-là qui devrait être protégée contre la concurrence étrangère. Nous ne pouvons donc nous expliquer pour quel motif cette mesure a été adoptée; nous la désapprouvons hautement, et demandons avec instance que cette tarification spéciale disparaisse, et que l'huile de foie soit assimilée aux autres huiles de poisson déjà tarifées au projet. (Voir pag.)

TABACS D'EUROPE. Directement des lieux de production . .	100 kil.	10 »	13 50	»

Nous aurions préféré, pour les tabacs d'Europe, les chiffres portés dans notre précédent rapport, ou plutôt, si un changement y est fait, que ce soit en majorant et non en diminuant. En voici les motifs :

Les tabacs en question sont précisément ceux qui font la concurrence la plus redoutable aux tabacs indigènes : d'abord parce que ce sont des qualités similaires et que généralement les qualités secondaires qui nous en arrivent peuvent se vendre à bien meilleur compte que les nôtres. Par exemple, à Amersforth, l'on récolte des tabacs dont les qualités premières sont écoulées avec avantages en Hollande, parce que les fabricants de ce pays en ont un besoin indispensable pour faire certains mélanges; dès lors les producteurs peuvent vendre à vil prix les qualités secondaires, et ce sont ces qualités qui, introduites sur nos marchés, font une concurrence ruineuse à nos cultivateurs qui n'ont pas, comme les Hollandais, l'avantage de pouvoir se défaire avantageusement de leurs tabacs choisis.

Ce que nous disons ici pour les tabacs d'Amersforth est bien plus vrai encore pour les tabacs de France, qui se cultivent dans le voisinage de nos frontières. La régie française, après avoir choisi les meilleures feuilles de la récolte, les paye largement au cultivateur, à condition toutefois que toutes celles qui sont rebutées seront brûlées sans indemnité ou bien transportées sous escorte à la frontière et immédiatement exportées du pays.

Il nous arrive ainsi une masse de mauvaise marchandise qui entrave singulièrement la vente des tabacs indigènes, car pour peu que le cultivateur français ait l'espoir de faire quelque chose en sus de ses frais, il préfère toujours employer ce moyen plutôt que de devoir livrer en pure perte ses productions aux flammes.

Ce sont donc ces tabacs qui font la plus forte concurrence à ceux du pays, et qui souvent déjà ont provoqué des plaintes amères de la part de nos cultivateurs, qui bientôt devront abandonner cette culture, s'il n'est promptement remédié à cet état de choses. Aussi sommes-nous d'avis que le chiffre de 15 francs, pour les importations directes par pavillon belge, que nous avons proposé dans notre précédent rapport à la commission d'enquête, doit être maintenu et subir des majorations, d'après les provenances, jusqu'à 25 francs, pour être porté par terre jusqu'à 30 francs, si mieux on ne préfère prohiber cette dernière catégorie. Nous croyons devoir insister d'autant plus sur ces majorations, que cette denrée nous est importée sans aucune compensation, c'est-à-dire que sous aucun rapport elle ne sert à l'alimentation de notre commerce d'échange ou au développement de notre industrie en général.

TABAC. . . . . (Tout autre) en feuilles ou rouleaux, directement des lieux de production	100 kil.	8 »	10 50	»

Nous avons été des premiers à reconnaître que les tabacs en général étaient susceptibles d'une majoration de droits à l'entrée, d'une part, afin de procurer des ressources au Trésor public, d'autre part, pour protéger la culture des tabacs indigènes; aussi nous avons proposé le chiffre de 5 francs pour toutes les espèces de tabacs exotiques, directement importées par pavillon belge des lieux de production, excepté les tabacs d'Europe et le Varinas spécialement tarifés au projet. Cette majoration doublait le droit actuel dont sont frappés le tabac de Virginie, Maryland et autres qualités des État-Unis, qui nous arrivent plus spécialement en grandes quantités, les importations d'autres qualités de tabac dont la tarification actuelle est un peu plus élevée étant peu importantes; aussi nous trouvons que le chiffre tel que nous l'avons proposé, atteint le *maximum* de la majoration dont l'article est susceptible, et que le droit de 8 francs que porte le projet, ne peut pas être admis, parce que, par sa trop grande élévation, il anéantirait les débouchés de diverses fabriques qui ne travaillent que pour le commerce interlope; de là perte d'immenses débouchés d'une matière éminemment propre à alimenter

notre commerce maritime et susceptible de provoquer d'importantes exportations de produits industriels du pays, en servant de base à nos échanges commerciaux dans les contrées transatlantiques. En outre, perte évidente pour le Trésor, et nous croyons aussi pour l'agriculture du pays, vu qu'il paraît que nos tabacs indigènes ne peuvent guère s'employer sans être mélangés avec les tabacs exotiques, et qu'en paralysant le commerce interlope, l'on perdrait indubitablement des débouchés pour l'un et l'autre de ces produits.

Hasselt, le 15 juin 1842.

LA DÉPUTATION PERMANENTE DU CONSEIL PROVINCIAL DU LIMBOURG,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 25 mai dernier, 3e division, n° 5,260, vous avez bien voulu demander l'avis de notre collége sur le projet d'application du système des droits différentiels formulé par la commission d'enquête parlementaire.

Les questions de détails que soulève en grand nombre cette importante affaire, nous paraissent devoir être traitées par des hommes spéciaux ayant des connaissances pratiques.

Nous regrettons, Monsieur le Ministre, que le défaut de ces connaissances nous mette dans l'obligation de devoir nous abstenir dans cette matière délicate.

La députation permante,

Par la députation :

Le Greffier provincial,

VAN CAUBERG.

Baron DE LAMBERTS.

Charleroy, le 17 juin 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE CHARLEROY,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Nous nous sommes déjà prononcés contre le système *des droits différentiels tel qu'il a été conçu par la commission d'enquête;* nous ne croyons pas en effet qu'il soit de nature à guérir tous les maux des l'industrie et du commerce, et à les préserver pour l'avenir de toute crise.

Il devient alors inutile d'examiner les divers articles du tarif sur lequel vous nous demandez notre avis, par votre missive du 25 mai 1842, n° 5260, B.

Nous saisissons l'occasion de ce renvoi, Monsieur le Ministre, pour vous faire remarquer que le rapport de M. De Foere attribue à la chambre de commerce de Charleroy l'opinion d'un de ses membres.

Il y a peu de franchise et de loyauté dans la manière dont M. l'abbé De Foere rend compte de l'enquête à Charleroy.

Cette enquête a été ouverte par une déclaration du président de la chambre de commerce de cette ville, qui a dit que cette chambre, comme corps, n'interviendrait à l'enquête que par écrit, après délibération, que chacun de ses membres, pris isolément, était du reste disposé à répondre personnellement aux questions qui lui seraient adressées dans sa spécialité.

Un journal de la capitale, *l'Émancipation,* ayant, peu de jours après, rendu compte de l'enquête en présentant l'opinion de M. Spitaels comme celle de la chambre de commerce, son président adressa, sous la date du 3 octobre 1840, au rédacteur de ce journal, une lettre dont ci-jointe la copie, pour réclamer contre ce compte rendu, et par lettre du même jour, dont nous vous joignons également la copie, renouveler à M. le Président de la commission d'enquête la déclaration verbale déjà faite à ce sujet.

Tirer du silence des autres membres de la chambre de commerce, la conclusion de l'approbation complète de l'opinion de l'un d'eux, par cela même qu'ils ne l'ont pas contredite, nous semble un manque de bonne foi; la déclaration faite au nom de cette chambre de commerce par son président ne le permettait pas.

Il eût été plus logique de présenter les faits tels qu'ils s'étaient passés, car c'est un mauvais argument que de s'appuyer sur une base inexacte, et l'on peut inférer de là que l'on n'a point de solides raisonnements à donner en faveur de son opinion.

Veuillez, Monsieur le Ministre, agréer l'assurance de notre considération très-distinguée.

Le Sécretaire, — *Le Président,*

A. HABART. — Jules FRISON.

Charleroy, le 3 octobre 1840.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE CHARLEROY,

A M. le Président de la commission d'enquête commerciale et industrielle, à Bruxelles.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Un journal de la capitale (l'*Émancipation* du 2 courant) ayant inséré dans ses colonnes un petit article dans lequel il présente l'opinion de M. Spitaels, émise devant la commission d'enquête à Charleroy, le 29 septembre dernier, sur un système de droits différentiels et sur l'accession du pays aux douanes allemandes, comme ayant *rallié toutes les opinions*, conclusion que le journaliste tire de l'absence de toute contradiction des idées de M. Spitaels, je crois de mon devoir de vous faire remarquer de nouveau, que la chambre de commerce, comme corps, n'entend approuver ni improuver aucune des opinions émises devant vous, puisqu'elle n'a pu en délibérer; et, dans tous les cas, sur des sujets aussi graves, elle n'exprimerait aucun avis qu'après un mûr et long examen.

Agréez, etc.

Le Président de la chambre de commerce et des fabriques de Charleroy,

Pour copie conforme : JULES FRISON.

Le Sécretaire,

A. HABART.

Charleroy, le 3 octobre 1840.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE CHARLEROY,

*A M. le rédacteur du journal l'*Émancipation, *à Bruxelles.*

MONSIEUR LE RÉDACTEUR,

Dans votre n° du 2 courant, vous annoncez que l'enquête vient d'être terminée à Charleroy, « que deux questions essentielles ont été approfondies :

« 1° Les alliances commerciales;

» 2° La question des droits différentiels.

» Un système de droits différentiels, favorisant les provenances directes, et » modérément le pavillon national, et établissant en même temps des restitu-

» tions de droits pour les navires qui prendraient à la sortie de nos ports une » cargaison de produits du pays ; ce système présenté par MM. Spitals et Dupont, » chefs des établissements importants de Couillet et du Fayt, n'a pas (dites-vous) » rencontré d'objection, et a paru rallier toutes les opinions. » Tout cela est exact, sauf la conclusion que vous tirez du fait, et contre laquelle je me permettrai de réclamer.

A l'ouverture de la séance de la commission d'enquête, il a été dit par son président, que les opinions y exprimées seraient regardées comme individuelles ; et cela devait être ainsi, puisque la chambre de commerce, comme corps, refusait de répondre, ayant déclaré par mon organe qu'elle ne répondrait que par écrit à des demandes écrites, par la raison qu'une chambre de commerce ne peut, comme telle, émettre d'avis sans en avoir délibéré.

Je n'entends approuver ni improuver l'opinion émise par mon collègue M. Spitaels, qui, outre son système de droits différentiels, a exprimé le désir de l'accession du pays aux douanes allemandes ; mais je dirai que notre silence ne doit pas être considéré comme une approbation, je ne fais même aucun doute que si des objets aussi graves étaient soumis aux délibérations de notre chambre de commerce, ils ne devinssent dans son sein le sujet de grandes contradictions.

En résumé, l'opinion de M. Spitaels ne peut et ne doit être considérée que comme l'expression isolée de ses idées particulières, mais point du tout comme le vœu général de notre industrie, et c'est dans ce sens que je vous prie, Monsieur le rédacteur, de vouloir rectifier votre article. Ce que j'attends de votre impartialité.

Agréez, etc.

Le Président de la chambre de commerce et des fabriques de Charleroy,

Pour copie conforme : JULES FRISON.

Le Secrétaire,

A. HABART.

Mons, le 24 juin 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE MONS,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Afin de nous conformer à l'invitation que nous transmet votre dépêche du 25 mai dernier, nous avons examiné avec attention le projet de tarif proposé par la commission d'enquête parlementaire, pour faire l'application du système des droits différentiels qu'elle a adopté.

Déjà plusieurs fois, Monsieur le Ministre, nous avons eu l'occasion de nous prononcer en faveur de ce système. Nous le considérons, en effet, comme étant seul de nature à amener prochainement ici la formation d'une marine marchande, et à faire prendre aux capitaux abondants que renferme notre pays une direction dont jusqu'à présent le tarif actuel ne les a que trop longtemps éloignés. Toutefois, n'ayant en notre possession que peu de renseignements touchant les différents prix du fret pour les transports qui s'effectuent entre nos ports et les pays d'outre-mer, nous ne pouvons nous prononcer avec pleine connaissance de cause, comme sont à même de le faire les chambres de commerce d'Anvers, d'Ostende, de Bruges, etc., quant à la quotité différentielle qui forme la base des droits établis par le nouveau tarif.

Les avantages que celui-ci tend à accorder aux armateurs belges ne doivent pas être exclusifs, ils ne doivent, surtout pas s'élever au point d'écarter toute concurrence, de repousser de nos côtes les navires étrangers et de constituer enfin pour le peu de bâtiments nationaux que nous possédons, un monopole essentiellement nuisible au commerce.

Nous aimons à croire que, dans son projet, la commission d'enquête parlementaire a su maintenir un juste équilibre entre la protection dont elle veut entourer la marine nationale et celle qui ne peut être refusée aux autres branches de notre industrie.

Si nous passons aux détails du tarif, il nous semble, Monsieur le Ministre, que, pour les provinces de Hainaut, de Namur, de Liége et de Luxembourg, il blesse la justice distributive, en ce qui concerne les fruits verts, les huiles et les vins introduits par terre.

Les fruits verts, les huiles fines et les vins de Champagne et de Bourgogne, qui se consomment dans ces provinces, doivent nécessairement pour y arriver suivre la voie de terre, et dès lors il est injuste, selon nous, de les assujettir à des droits plus élevés que ceux qui frappent les vins du midi et de l'ouest de la France, les vins de l'Espagne, du Portugal, etc., qui entrent en Belgique par mer et à des conditions de transport généralement peu dispendieuses.

Tous ces objets, il est vrai, forment la matière d'une consommation de luxe, et nous convenons volontiers qu'ils peuvent supporter une taxe assez élevée.

Aussi l'observation qui précède est consignée ici moins à cause de la hauteur

du droit contre lequel nous réclamons, qu'à cause du principe en lui-même. Ce principe, nous le répétons, Monsieur le Ministre, viole les règles de l'équité à l'égard des provinces que nous venons de nommer, et notamment à l'égard de l'arrondissement qui constitue notre ressort.

Il est enfin, dans le tarif proposé par la commission d'enquête parlementaire, une disposition que nous devons repousser de toutes nos forces, dans l'intérêt de deux de nos principales industries, c'est celle qui réduirait de cinquante pour cent les droits actuels sur *toutes matières premières non spécialement tarifées dans la loi nouvelle*, quand elles seraient importées sous pavillon national.

Admettre cette disposition pour les houilles, les fontes et les fers, serait frapper d'un coup de mort une foule d'établissements d'une extrême importance, tels que nos charbonnages, nos hauts-fourneaux, nos ateliers de forgerie, etc., etc.

Nous insistons fortement, Monsieur le Ministre, pour que les droits qui existent en ce moment sur l'importation de ces articles, ne soient nullement réduits; il est inutile que nous motivions cette prétention qui sera, nous n'en doutons pas, appuyée par le Gouvernement lui-même et par tous les économistes en position de pouvoir convenablement apprécier les véritables intérêts du pays. Cette prétention ne peut d'ailleurs détourner du but que la commission d'enquête parlementaire désire atteindre, car le cabotage entre l'Angleterre, la Suède, etc., ne forme pas, à proprement parler, le commerce maritime que cette commission a l'intention de soutenir au moyen d'une législation spéciale.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Secrétaire, *Le Président*,

FRÉDÉRIC CORBISIER. LEGRAND-GOSSART.

Gand, le 26 juin 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE GAND,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche du 25 mai dernier, n° 5260, vous nous demandez notre avis sur le projet d'application du système des droits différentiels rédigé par la commission d'enquête parlementaire; cet avis ne saurait être que très-favorable à ce projet, sauf une seule modification que nous voudrions y voir introduire par rapport au sucre, parce que nous craignons que, n'ayant pas jusqu'ici de marché assez important en Belgique de cette denrée, il arriverait souvent que nos raffineurs ne pourraient pas s'en procurer à des conditions qui leur permissent de soutenir la concurrence pour l'exportation de leurs produits. Or nous avons la conviction que, pour éviter de nuire à cette industrie si importante et en même temps si nécessaire pour la navigation, il conviendrait de porter le droit sur le cabotage belge en dessous de celui fixé pour l'importation directe étrangère, et de le fixer par exemple à 1 franc, du moins pour commencer, et jusqu'à ce qu'on ait acquis la preuve que le marché d'Anvers a pris assez d'accroissement pour satisfaire aux besoins de la fabrication à des prix aussi avantageux que Londres et Hambourg. Nous croyons pouvoir faire valoir à l'appui de notre observation que les sucres importés d'un port d'Europe par cabotage, ne peuvent faire aucune concurrence dangereuse aux importations directes par navire étranger, *même dans la situation actuelle des choses, et à plus forte raison* si on porte le droit de 10 cents qui se perçoit aujourd'hui à 1 franc, comme nous le proposons, par la raison que toute importation par cabotage majore la valeur de la marchandise déplacée de tous les frais incombant à ce déplacement, et qui dépassent de beaucoup, sur les sucres par exemple, la différence de 70 centimes qui subsiste alors dans les deux droits de douane.

Si le chiffre proposé par la commission était maintenu, il en résulterait évidemment pendant plusieurs années une charge considérable pour l'industrie du raffinage du sucre exotique, déjà soumise à une lutte qui devient désespérante par l'immunité dont continue à jouir le sucre de betteraves.

Moyennant la modification que nous proposons, nous pensons que le projet peut être adopté et produira une influence favorable sur la navigation, qui certes a besoin de cette protection; mais nous ne saurions laisser passer cette circonstance sans vous rappeler que lorsque nous avons réclamé des mesures protectrices pour notre industrie et notre commerce, nous avons surtout insisté pour que ces mesures soient prises simultanément, afin de pouvoir les combiner de manière à ce que telle mesure favorable à une branche, ne soit pas nuisible à une autre, et c'est pourquoi, dans la lettre que nous avons, le 11 juillet 1840, adressée à la commission d'enquête, et dont copie vous a été transmise dans le temps, nous disions: « La protection que nous demandons pour la navigation et

» le commerce, il faut aussi l'accorder à toutes les industries ; mais il faut coor-
» donner le système de protection que nous réclamons pour le commerce et la
» navigation avec celui dû à l'industrie; celle-ci a droit à la même faveur, elle
» concourt aussi à la prospérité publique. »

Ainsi, d'après le projet, l'industrie cotonnière verra augmenter, dans plus d'une circonstance et pour assez longtemps du moins, le prix des matières premières dont elle a besoin; à la vérité cette augmentation, d'après nos prévisions, ne sera pas trop lourde, aussi n'en faisons-nous mention que pour faire sentir d'autant mieux la nécessité d'en venir enfin à un système de protection générale, afin de ne pas faire que l'avantage qu'on accorde à une industrie pèse sur une autre.

Le membre de la chambre f. f. de secrétaire, *La chambre de commerce et des fabriques,*

N.-J. CLAUS. BONAERT.

Louvain, le 1er juillet 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE LOUVAIN,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur,

En réponse à votre dépêche en date du 25 mai, direction du commerce, n° 5260, nous avons l'honneur de vous retourner un des exemplaires du projet de tarif de douanes pour l'application du système des droits différentiels, sur lequel, conformément aux instructions que vous avez bien voulu nous donner, nous avons inscrit les observations qu'un mûr examen nous a suggérées.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de la haute considération avec laquelle nous avons l'honneur d'être.

Le Secrétaire, *Le Président,*

Eug. STAPPAERTS. LE BON.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
CAFÉ . . . . . Importé par canaux et rivières	100 kil.	15 »	16 »	»

Nous pensons que l'introduction par canaux pourrait se faire aux mêmes droits que les provenances indirectes par mer. La différence de pavillon pourrait être de 10 à 14 francs au lieu de 12 à 14. Cela favoriserait davantage notre petit cabotage, qui a déjà tant à souffrir de la concurrence du chemin de fer ; car ce sont les mêmes navires qui vont d'Anvers à Amsterdam et d'Anvers à Bruges, Bruxelles, Louvain, etc.

SUCRE BRUT . . . Importé par canaux et rivières	100 kil.	3 »	3 »	»

Ce que nous disons du café, peut aussi s'appliquer aux sucres et à tous autres articles qui s'importent par les eaux intérieures.

CENDRES GRAVELÉES (dites potasses, perlasses et védasses) directement des lieux de production . .	100 kil.	» 05	1 70	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	2 »	2 50	»

Nous voudrions 2 francs sous pavillon national et 3 francs sous pavillon étranger.

GRAINES . . . . De colza ou de navette, de chènevis ou de chanvre, de lin et de sésame, directement des lieux de production, par mer . . .	Le last, 2000 kilos.	1 50	4 25	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières . . .	»	5 »	5 50	»

Nous pensons qu'il n'y a pas lieu d'établir des droits différentiels sur les graines oléagineuses, dont il faut encourager les importations tant par mer que par rivières, dans l'intérêt de nos fabriques.

Alost, le 3 juillet 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ALOST,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 25 mai dernier, 3me direction, n° 5260, nous avons l'honneur de vous informer que la lettre du 13 du même mois, dont vous rappelez l'envoi, ne nous est pas parvenue, et que notre chambre n'a pas adressé à la commission d'enquête parlementaire un avis sur le projet d'application du système des droits différentiels, par le motif qu'étant dépourvus des éléments suffisants pour exprimer avec connaissance de cause notre opinion sur les détails de chiffres posés dans ce projet, nous avons cru que notre avis ne pouvait être d'aucune utilité à cette commission.

Pour satisfaire à votre dernière dépêche, la chambre s'est occupée, dans sa dernière séance, de l'examen de la question sur laquelle vous voulez bien lui demander son avis; et elle nous a chargés de vous faire connaître, Monsieur le Ministre, que, d'après les motifs ci-dessus, elle croit devoir s'abstenir d'exprimer son opinion sur le détail des chiffres; mais qu'elle est d'avis, qu'en principe, l'établissement du système des droits différentiels doit être avantageux au commerce et à l'industrie en général, en ce qu'il est destiné à encourager la navigation nationale et à procurer ainsi des facilités d'exportation et des débouchés aux fabricats indigènes, et parce que ce système assurerait une nouvelle chance de succès à une société de commerce pour l'exportation, dont nous appelons la création de tous nos vœux, ainsi que nous avons déjà eu l'honneur de vous le faire connaître par notre lettre du 21 mai dernier, qui servait de réponse à votre dépêche du 9 mai, n° 5678, D.

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, de vous faire remarquer ici qu'une erreur de fait s'est glissée dans notre lettre du 21 mai, par suite de renseignements inexacts obtenus par un membre de notre chambre : la société rhénane, dont nous citions l'exemple à l'appui de notre opinion sur la possibilité d'ériger avec succès une société de commerce en Belgique, n'existe plus; mais ce fait, qui a pu tenir à des causes spéciales que nous ignorons, ne change rien à notre conviction sur l'utilité d'ériger une semblable institution en Belgique, et le Gouvernement, dût-il faire pendant quelques années un sacrifice pour soutenir la société de commerce, ce sacrifice serait largement racheté par le bien qui en résulterait pour la généralité du pays.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, la nouvelle assurance de notre haute considération.

Le Secrétaire délégué, ÉLIAERT-COOLS.

Le Président, CUMONT.

Tournay, le 26 juillet 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE TOURNAY,

A M. le Ministre de l'intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans le rapport que nous avons adressé le 11 juillet 1840, à la commission d'enquête commerciale et industrielle, nous avons émis l'opinion que l'industrie en Belgique n'était pas dans un état prospère, et que nos produits étant presque tous repoussés par nos voisins, il fallait bien porter nos regards vers les marchés lointains; que là était notre avenir et que tout devait être mis en œuvre pour réussir.

Sans partager entièrement la conviction de l'honorable M. De Foere, nous avons été d'avis qu'il convenait d'essayer le système de droits différentiels proposé par lui, puisque le système suivi jusqu'à ce jour nous avait laissés bien loin de nos rivaux.

Depuis lors, Monsieur le Ministre, nous n'avons plus été consultés par la commission d'enquête, mais nous persistons toujours dans notre manière de voir. Il faut nécessairement que nous sortions de l'ornière où nous sommes restés depuis 12 ans; ce n'est qu'en établissant des relations directes et suivies avec les pays lointains que nous pourrons créer des débouchés pour les nombreux produits de nos fabriques.

Nous avons parcouru, Monsieur le Ministre, le tableau qui était joint à votre dépêche du 25 mai dernier (direction du commerce et de l'industrie, n° 5260 B.) sans pouvoir nous expliquer pertinemment sur chacun des articles qu'il renferme. Il nous a paru que les chiffres en général sont assez modérés, et que la progression est établie d'une manière raisonnable entre les navires nationaux et les navires étrangers; nous approuvons donc le tableau tel qu'il a été proposé.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de nos sentiments distingués.

Le Sécretaire, N. ALLARD.

Le Président, GILSON.

St-Nicolas, le 27 juillet 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE St-NICOLAS,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Notre chambre s'est occupée, dans sa séance du 26 de ce mois, de l'examen du projet d'application d'un système de droits différentiels qui nous a été transmis en plusieurs exemplaires par votre dépêche du 25 mai dernier, et elle a reconnu au préalable que l'utilité de ce système n'est pas susceptible de contestation, et qu'il y a même urgence de l'appliquer.

Quant à la quotité des droits, un examen attentif du projet soumis à la chambre lui a fait reconnaître qu'il n'est pas susceptible de modifications, et, pour ces motifs, elle croit devoir donner son adhésion aux propositions de la commission d'enquête; seulement, en ce qui concerne le droit dont serait frappé le café par importation directe, elle a voté à l'unanimité pour les chiffres suivants.

Pour l'importation directe des lieux de production :

Sous pavillon national, à sept francs par 100 *kil.; sous pavillon étranger, à dix francs par* 100 *kil.*, ainsi qu'il a été émargé dans un des exemplaires soumis à la chambre à l'article *Café*.

Le Secrétaire, J. VANLANDEGEM.

La chambre de commerce, P. A. BOEYÉ prés^{t}.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE des DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger	PAR TERRE.
CAFÉ, importé directement des lieux de production .	100 kil.	7 »	10 »	»

Courtray, le 3 août 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE COURTRAY,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

En réponse à la dépêche que vous avez bien voulu nous faire parvenir, datée du 25 mai dernier, 3e direction, n° 5260, concernant le projet des droits différentiels, nous aurons plusieurs observations à vous soumettre; et au préalable nous vous prions de remarquer que si notre réponse a été tardive, c'est en raison de l'importance de la matière, et ensuite parce que notre position vis-à-vis de l'Espagne est totalement changée sous le rapport des relations commerciales, par les droits à l'entrée de nos produits toiliers, et qui sont une quasi-prohibition. Nous croyons, par conséquent, que notre tarif des droits différentiels devrait réagir contre les intérêts de cette nation à juste titre de représailles, et sur lesquels on pourrait accorder des réductions si l'une ou l'autre était disposée plus tard à nous faire des concessions; car nous ne pouvons admettre qu'il entre dans le système de l'économie politique du Gouvernement de laisser frapper sur nous à extinction, sans riposter par les mêmes armes dont on se sert pour nous attaquer.

Nous avons l'honneur de vous retourner ci-joint, Monsieur le Ministre, un des tableaux que vous nous avez adressés, auquel nous nous sommes permis des changements de chiffres basés sur les principes que nous venons d'établir, et que nous appuierons d'arguments propres à mériter, croyons-nous, votre assentiment.

Avant tout, nous devons déclarer que nous abondons dans le système des droits différentiels, comme seul et unique moyen de nous mettre en relation suivie avec les plages lointaines habitées par des consommateurs de nos produits; nous disons le seul et unique moyen, et nous ajouterons même à l'exclusion de tout autre. Ces paroles nous obligent à développer notre pensée tout entière, et pour y parvenir nous avons besoin de poser et d'analyser deux questions fondamentales.

1re Question. — *Convient-il de transformer les négociants et les industriels de l'intérieur en armateurs en détail, en leur procurant des navires à bas fret pour transporter leurs marchandises dans les colonies?*

2me Question. — *Est-il plus utile de changer les armateurs en négociants, en leur accordant des droits différentiels élevés, afin de garantir à leurs navires une grande partie du fret, et de stimuler ainsi leur activité pour établir des comptoirs dans les régions avec lesquelles ils voudront correspondre?*

Sur la première question, il nous paraît difficile, si pas impossible, d'établir des relations durables avec les pays hors d'Europe, par des négociants ou fabri-

cants qui ont à soigner leurs fabriques ou leur commerce, et spécialement pour tout ce qui concerne l'industrie linière; de semblables expéditions ne peuvent avoir lieu qu'en quantités minimes et qui ne peuvent activer les correspondances de manière à engager les commissionnaires à ménager les intérêts des commettants belges : ou bien ces derniers sont obligés de confier leur pacotilles de toiles au capitaine ou au supercargue des navires qui les a prises à bord, et qui n'ont pour en opérer le placement ou la vente que le temps que le bâtiment doit employer pour son déchargement et son rechargement; or, on sait que lorsqu'un article abonde dans les pays d'outre mer, il baisse parfois de 10, 20 ou 30 p. %, et que toute vente forcée n'a lieu qu'au moyen de grands sacrifices.

Deuxième question. Si l'on constitue l'armateur en négociant par l'appât des droits différentiels, celui-ci expédie un grand nombre d'articles; des affaires considérables et durables font que ses intérêts sont mieux soignés par le commissionnaire dont il fait choix, par la crainte qu'a celui-ci de perdre, dans le cas contraire, une clientèle importante; ou bien les affaires deviennent assez considérables pour établir des bureaux ou comptoirs : dans l'une ou l'autre hypothèse, lors de l'arrivée du navire, si son chargement contient des objets dont l'écoulement est momentanément difficile, on les dépose dans les magasins, et on attend une occasion plus opportune. C'est ainsi que l'armateur trouve un bénéfice en pouvant temporiser, là où le négociant ou le fabricant intérieur rencontre des contre-temps et essuie des pertes. Ces derniers doivent encore faire usage d'un commissionnaire pour l'expédition; l'armateur est son propre expéditeur; à l'arrivée des retours, les premiers doivent presque toujours emprunter des locaux pour le dépôt de leurs denrées coloniales; l'armateur peut utiliser ses propres magasins; les premiers doivent employer pour la vente de ces retours des maisons salariées dans le port du dépôt, l'armateur est sur place et saisit l'instant propice sans frais ni commission; enfin la distance entre les deux positions est telle, que tous les efforts du Gouvernement, par d'autres voies que par celle des droits différentiels seront et resteront sans succès, ou tout au plus n'exerceront qu'une faible influence sur l'exportation des produits belges, dont nous regorgeons au point d'être menacés de périr d'indigestion.

L'armateur est encore favorisé sous d'autres rapports, nous n'en citerons plus qu'un seul : si la cargaison de départ pour les régions transatlantiques ne se vend qu'en partie, le retour du navire n'en est pas retardé; l'armateur jouit d'un crédit ouvert sur les principales places d'Europe, dans ce cas sa maison ou son correspondant tire sur lui pour la somme manquante, afin de compléter le chargement de retour, et il paye à Londres, à Paris, à Anvers, ou à Rotterdam; ce sont là des ressources dont le marchand et le fabricant sont privés par le peu d'importance de leurs opérations; et par conséquent nous concluons que, pour atteindre le but, c'est l'armateur-négociant qui, par des droits différentiels, doit remplacer le négociant ou le fabricant-armateur, que le Gouvernement a seul considéré jusqu'ici, en créant à grands frais une navigation transatlantique et qui n'obtiendra jamais le résultat désiré.

Après ces observations préalables, nous abordons le travail de la commission d'enquête, relativement aux droits différentiels.

Le café nous a paru un objet de luxe, et tout en conservant le chiffre pour le pavillon national, pour favoriser nos exportations, nous insistons de toutes nos forces pour que le chiffre de 14 francs soit adopté pour le pavillon étranger,

puisqu'en général les droits sur ce même pavillon sont augmentés, parce que celui qui veut la fin doit vouloir les moyens; trop longtemps le pavillon et les intérêts de l'étranger ont été traités en Belgique avec des égards et des ménagements qui n'ont pas été payés de réciprocité. Prolonger cet état de choses serait nous constituer volontairement dupes de toutes les nations.

On objectera peut-être que, d'après les proportions que nous avons admises, nous manquerons de prime-abord de navires nationaux pour nos importations; mais cette situation sera de peu de durée: nos armateurs, alléchés par le bénéfice, auront bientôt remonté notre marine marchande délabrée par l'absence de droits différentiels, et dans l'intervalle, ce que le pavillon étranger nous introduira payera un plus haut droit. Ce sera l'État qui le percevra, et rien ne sera perdu pour le contribuable; le Gouvernement peut lui restituer de la droite ce qu'il aurait reçu de la main gauche; la solution de la question consiste à ne pas neutraliser la mesure en ne portant pas les droits à un taux assez élevé pour engager l'armateur belge à entreprendre des voyages de long cours. Il ne suffit pas d'aborder le premier échelon, mais de gravir l'échelle à une distance convenable; si on s'arrête en dessous des véritables limites, on n'en obtiendra aucun résultat, et au bout d'un certain temps d'épreuve, les antagonistes de ce système salutaire en réclameront l'abrogation.

Tels sont, Monsieur le Ministre, les principes qui ont dominé notre présent travail; s'il est repoussé, ce sera le dernier coup porté à notre malheureuse industrie, en général attaquée de toutes parts au dehors, et sans aucune protection au dedans.

Les matières premières ne nous feront pas défaut dans l'intervalle à parcourir pour remonter notre marine marchande, les arrivages directs restant affranchis; et tous les hauts droits perçus arriveront à propos pour couvrir nos déficits. Nous doutons même si, pour trancher la question d'un seul trait, il ne conviendrait pas d'adopter les droits différentiels de la France, nos devanciers dans la matière, et qu'une longue expérience a éclairés; ce serait un pas de plus pour nous rapprocher d'elle.

Nous avons majoré le droit d'entrée sur le sucre par pavillon étranger; c'est spécialement celui de la Havane qui est introduit; les raffineurs belges le préfèrent comme étant le plus riche et prêtant mieux à jouir de la grande prime d'exportation que le Gouvernement leur accorde; c'est une concession à faire plus tard à l'Espagne, lorsque celle-ci serait amenée à retirer son tarif, quasi-prohibitif qu'elle a établi sur l'entrée de nos produits toiliers.

Nous avons considéré les amandes, le cacao et la cannelle comme des objets de luxe, ainsi que les eaux-de-vie; ces dernières, quant à ce qui concerne celles de Barcelone, peuvent également fournir matière à entrer en composition avec l'Espagne.

Les épiceries, figues, fruits secs et verts, sont de la même catégorie; quant aux figues, nous n'avons aucun ménagement à garder envers le Portugal, qui ne prend de nous que des écus; les droits différentiels sur les fruits seront encore des auxiliaires pour l'obtention d'un traité de commerce et de navigation avec l'Espagne.

Les huiles et le miel ne sont pas des objets de première nécessité passibles de plus de droits sous pavillon étranger; il en est de même du poivre et du piment.

Le riz est la nourriture de la basse classe; nous n'y avons proposé aucun changement non plus qu'au stokvisch.

Le safran, objet de luxe, est augmenté sous pavillon étranger, ainsi que la vanille et les vins; nous y avons compris le bois de Fernambouc, d'acajou, idem d'ébénisterie, bois de teinture, cendres gravelées ainsi que le chanvre en masse.

Nous proposons peu de variations pour les cuirs et peaux verts et secs, considérés comme matières premières; le cuivre l'étant un peu moins, il nous a paru susceptible de plus d'augmentation.

Pour stimuler notre navigation vers les États-Unis, où nos produits conviennent, nous avons cru devoir faire une addition aux droits en faveur de notre pavillon.

Pour les graines grasses, leur entrée fait concurrence à notre agriculture et la favorise bien peu sous le rapport des engrais, depuis que l'ancien Ministère a permis que les gâteaux de lin pussent être exportés sans droit; cependant l'engrais est une matière première qui nous fait défaut au point que nous devons en importer des quantités immenses chaque année, particulièrement de la France. Ici nous avons pensé que le pavillon étranger devait être soumis à un droit plus élevé, et ce d'autant plus, que ces graines nous sont introduites par des bâtiments construits dans le Nord à moindre prix qu'en Belgique, et montés par des équipages qui procurent des faveurs en économie pour la navigation.

Cet article serait cependant passible d'exception pour les graines de lin de Riga à semer; notre agriculture ne peut s'en passer et se plaint que ces graines sont souvent falsifiées, ce qui porte un préjudice incalculable à la culture linière (témoin l'enquête de la commission de la Chambre des Représentants); nous croyons devoir proposer que les droits soient réduits à moitié, à la condition que les capitaines de navires justifient en due forme, qu'ils sont arrivés directement de Riga, lieu du chargement, sans avoir touché à aucun autre port où le mélange aurait pu s'opérer; ce serait une garantie contre la fraude du dehors.

Les graines de trèfle et d'huile d'olives n'ont pas à subir, croyons-nous, de grands changements; nous remarquerons en passant que beaucoup d'huiles d'olives, destinées à la consommation, seront déclarées comme huiles de fabrique.

L'huile de poisson, de baleine, etc., est portée par nous sous pavillon national à 10 francs; cette huile fait une double concurrence aux graines oléagineuses produites par notre agriculture; car aux époques que la pêche a réussi, elle fait baisser les graines grasses entre les mains de nos fermiers, sans seulement leur fournir un seul gâteau ou tourteau pour l'engrais des terres; elle est employée à la fabrication des savons, et leur donne une odeur putride et malsaine dont le linge est infecté; elle attaque la profession de nos huiliers, dont les usines sont trop multipliées comparativement à la consommation des huiles.

Par canaux et rivières, nous la portons à fr. 12 50 c^{s} par pavillon national, et à 25 francs sous pavillon étranger, augmentée par voie de terre.

Le plomb brut est augmenté pour servir encore de concession envers l'Espagne; le savon dur est de la même espèce; le savon blanc de France fait concurrence aux fabriques indigènes.

Nous avons noté l'article *tabac d'Europe*, avec une majoration importante pour le pavillon étranger; c'est également une concurrence contre le produit indigène. Par terre, nous y avons apposé le mot *prohibé*, car si l'on ne met point

d'obstacle à son introduction de la France, la culture belge de cette plante sera tarie. La régie française s'approprie à haut prix les plus belles qualités; ses rebuts ou son excédant est déversé sur la Belgique en telle quantité, qu'elle en bouleverse la valeur au point que les terres de Wervicq et environs, les plus propices à cette culture, devront cesser de produire des tabacs. D'ailleurs la partie n'est pas égale : les tourteaux qu'on doit y employer en quantité immense sont en France à plus bas prix qu'ici; les varinas et autres, ainsi que les cigares, sont augmentés sous pavillon étranger, par le motif de leur concurrence à la culture belge, et afin de mettre le Gouvernement à même de concéder des avantages au pavillon espagnol; le cas échéant, quant à la nécessité de pourvoir nos fabriques de tabacs exotiques pour alimenter le commerce interlope en France, nous remarquerons que ce trafic se ralentit : 1° par l'extrême rigidité des douanes françaises, et 2° parce que la régie a baissé les prix de plusieurs qualités.

Les suifs sont haussés à leur entrée sous d'autres pavillons que celui du pays, par la raison qu'ils font concurrence à ceux du pays; ici l'agriculture et les huiliers sont en cause.

Enfin notre opinion est, qu'en général et sans exception, le pavillon national doit jouir de quelques avantages comparativement au pavillon étranger, amenant même dans nos ports les produits de son propre sol, par la raison que le navire belge exportera toujours plus de produits belges.

Nous proposons cette majoration pour les objets non tarifés sur le pied de 60 francs par tonneau au *minimum*.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de notre parfaite considération.

Le Secrétaire, BIEBUYCK.

Le Président, F. ROSSEEUW.

DÉSIGNATION des MARCHANDISES ET PROVENANCES	BASE des DROITS.	TARIF PROPOSÉ par la COMMISSION D'ENQUÊTE.			TARIF PROPOSÉ par la CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAY.		
		Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre	Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CAFÉ. — Importé directement des lieux de production	100 kil.	»	»	»	»	5 »	»
— D'ailleurs	»	12 »	14 »	»	12 »	17 »	»
— Par canaux et rivières.	»	15 »	16 »	»	15 »	20 »	»
— Par terre.	»	»	»	17 »	»	»	22 »
SUCRE BRUT. Importé directement des lieux de production	»	» 20	1 70	»	» 20	2 70	»
— D'ailleurs	»	3 »	4 25	»	4 »	6 50	»
— Par canaux et rivières.	»	5 »	5 »	»	6 50	7 »	Prohibé.
AMANDES. De toute espèce, importées directem[t] des lieux de production.	»	13 »	17 »	»	13 »	19 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	19 »	20 »	»	19 »	23 »	»
— Par terre.	»	»	»	22 »	»	»	25 »
CACAO. En fèves et en pelures, directement des lieux de production.	»	5 »	8 »	»	5 »	10 »	»
— D'ailleurs	»	10 »	12 »	»	10 »	14 »	»
— Par canaux et rivières	»	12 »	13 »	»	14 »	17 »	»
— Par terre.	»	»	»	13 50	»	»	20 »
CANNELLE. De Ceylan, directement des lieux de production	Le kil.	» 25	2 »	»	» 25	4 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	2 50	3 »	»	2 50	5 »	»
— Par terre.	»	»	»	4 »	»	»	6 »
EAUX-DE-VIE. En cercles ou en futailles, rhum, arack, liqueurs, y compris les genièvres de Hollande, directement des lieux de production	L'hectol.	2 »	3 50	»	4 »	8 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	3 75	4 »	»	8 »	14 »	»
— Par terre.	»	»	»	4 »	»	»	15 »
ÉPICERIES. Macis, noix muscades, clous et antofles de girofle, directement des lieux de provenance	Valeur.	8 p. °/₀.	12 p. °/₀.	»	8 p. °/₀.	14 p. °/₀.	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	14 p. °/₀.	15 p. °/₀.	»	15 p. °/₀.	19 p. °/₀.	»
— Par terre.	»	»	»	16 p. °/₀.	»	»	20 p. °/₀.

DÉSIGNATION des MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE des DROITS.	TARIF PROPOSÉ par la COMMISSION D'ENQUÊTE.			TARIF PROPOSÉ par la CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAY.		
		Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre.	Sous pavillon national	Sous pavillon étranger.	Par terre
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c	Fr. c	Fr. c.	Fr. c
FIGUES. Directement des lieux de production	100 kil.	4 »	8 »	»	4 »	10 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	9 »	10 »	»	11 »	15 »	»
— Par terre.	»	»	»	12 »	»	»	18 »
FRUITS SECS. De toute espèce, autres que ceux tarifés dans la loi actuelle, directement des lieux de production	Valeur.	15 p. °/₀.	18 p. °/₀.	»	15 p. °/₀.	21 p. °/₀.	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	20 p. °/₀.	24 p. °/₀.	»	22 p. °/₀.	31 p. °/₀.	»
— Par terre.	»	»	»	28 p. °/₀.	»	»	35 p. °/₀.
FRUITS VERTS. De toute espèce, autres que ceux tarifés dans la loi actuelle, directement des lieux de production	»	8 p. °/₀.	14 p. °/₀.	»	8 p. °/₀.	17 p. °/₀.	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	16 p. °/₀.	20 p. °/₀.	»	18 p. °/₀.	25 p. °/₀.	»
— Par terre.	»	»	»	25 p. °/₀.	»	»	30 p. °/₀
HUILES. D'olives et toutes autres huiles comestibles, directement des lieux de production	L'hectol.	10 »	14 »	»	10 »	18 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	15 »	17 »	»	20 »	23 »	»
— Par terre.	»	»	»	18 »	»	»	25 »
MIEL. Directement des lieux de production	100 kil.	9 »	13 »	»	9 »	16 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	14 »	15 »	»	17 »	20 »	»
— Par terre.	»	»	»	16 »	»	»	25 »
POIVRE ET PIMENT. Directement des lieux de production.	100 kil.	8 »	12 »	»	8 »	14 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	14 »	15 »	»	15 »	19 »	»
— Par terre.	»	»	»	16 »	»	»	22 »
SAFRAN. Directement des lieux de production	Le kil.	» 25	» 75	»	» 25	1 75	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières.	»	1 0	1 50	»	2 »	3 50	»
— Par terre.	»	»	»	2 »	»	»	5 »
VANILLE. Directement des lieux de production	»	» 50	2 75	»	» 50	4 75	»

DÉSIGNATION des MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE des DROITS.	TARIF DROPOSÉ par la COMMISSION D'ENQUÊTE.			TARIF PROPOSE par la CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAI.		
		Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre.	Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c
VANILLE. D'ailleurs et par canaux et rivières	Le kil.	3 »	3 »	»	4 75	7 »	»
— Par terre.	»	»	»	7 »	»	»	9 »
VINS. En cercles et en futailles, directement des lieux de provenance	L'hectol.	2 »	3 50	»	4 »	7 » (a	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	3 75	4 »	»	5 »	9 » (a	»
— Par terre.	»	»	»	4 »	5 50	12 » (a	»
BOIS DE FERNAMBOUC. Directement des lieux de production.	100 kil.	2 »	4 »	»	2 »	5 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	5 »	6 »	»	5 50	8 »	»
— Par terre.	»	»	»	7 »	»	»	9 »
ACAJOU. Directement des lieux de production	Valeur.	6 p. %.	12 p. %.	»	6 p. %.	15 p. %.	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	16 p. %.	18 p. %.	»	17 p. %.	24 p. %.	»
— Par terre.	»	»	»	20 p. %.	»	»	28 p. %.
BOIS D'ÉBÉNISTERIE. Directement des lieux de production.	»	6 p. %.	10 p. %.	»	6 p. %	12 p. %.	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	12 p. %.	16 p. %.	»	15 p. %.	21 p. %.	»
— Par terre.	»	»	»	18 p. %.	»	»	25 p. %.
BOIS DE TEINTURE. Directement des lieux de production, de toute espèce, non moulu, autre que le Fernambouc	100 kil.	» 20	2 50	»	» 20	3 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	3 »	4 »	»	4 »	6 »	»
— Par terre.	»	»	»	5 »	»	»	8 »
CENDRES GRAVELÉES (dites potasses, perlasses et védasses), directement des lieux de production.	»	» 05	1 70	»	» 05	2 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	2 »	2 50	»	4 50	6 50	»
— Par terre.	»	»	»	3 »	»	»	8 »

a) Les vins français exceptés.

DÉSIGNATION des MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE des DROITS.	TARIF PROPOSÉ par la COMMISSION D'ENQUÊTE.			TARIF PROPOSÉ par la CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAY.		
		Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre.	Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CHANVRE EN MASSE. Directement des lieux de production *a*). . .	100 kil.	» 50	1 40	»	» 50	2 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	1 »	1 50	»	3 »	4 50	»
— Par terre.	»	»	»	2 »	»	»	3
CUIRS ET PEAUX. Cuirs verts et salés importés directement des ports hors d'Europe et de la Mer Noire	»	» 01	» 50	»	» 01	1 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	1 »	1 50	»	1 50	2 »	»
— Par terre.	»	»	»	2 »	»	»	3 »
CUIRS SECS. Directement hors d'Europe et de la Mer Noire	»	» 01	» 33	»	» 01	1 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	2 »	2 30	»	2 »	2 50	»
— Par terre.	»	»	»	3 »	»	»	3 50
CUIVRE. Directement des lieux de production	»	» 50	2 »	»	» 50	3 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	3 »	4 »	»	3 50	4 50	»
— Par terre.	»	»	»	5 »	»	»	5 50
COTON EN LAINE. Directement des lieux de production	»	» 01	1 70	»	» 01	2 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	2 50	3 50	»	2 75	4 »	»
— Par terre.	»	»	»	4 »	»	»	4 50
ÉTAIN BRUT. Importé directement de l'Inde	»	1 »	3 »	»	1 »	4 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	3 50	4 »	»	4 50	5 50	»
— Par terre.	»	»	»	5 »	»	»	6 »
GOUDRON. Directement des lieux de production	Le last, 2,000 kil.	» 10	2 25	»	» 10	3 25	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	2 50	3 »	»	3 »	4 »	»
— Par terre.	»	»	»	4 »	»	»	5 »

a) Sont assimilés aux chanvres en masse, les tiges ou filasses de bananier, les fibres d'aloès, de chanvre de Manille, le *phormium tenax*, bruts, en masse ou simplement dépouillés de leur parenchyme.

DÉSIGNATION des MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE des DROITS.	TARIF PROPOSÉ par la COMMISSION D'ENQUÊTE.			TARIF PROPOSÉ par la CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAY.		
		Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre.	Sous pavillon national	Sous pavillon étranger	Par terre
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
GRAINES. De colza ou de navette, de chènevis ou de chanvre, de lin et de sésame, directement des lieux de production, par mer.	Le last, 2,000 kil.	1 50	4 25	»	1 50	6 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	5 »	5 50	»	6 50	7 »	»
— Par terre.	»	»	»	5 50	»	»	8 »
GRAINES. De trèfle, par mer	»	» 05	2 12	»	» 05	2 50	»
— — d'ailleurs et par canaux et rivières .	»	2 50	3 »	»	3 »	3 50	»
— — par terre . . .	»	»	»	4 »	»	»	5 »
HUILE D'OLIVE. Destinée aux fabriques, directement des lieux de production	L'hectol.	» 05	2 12	»	» 50	3 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	3 50	4 50	»	4 »	6 »	»
— Par terre.	»	»	»	5 50	»	»	7 »
HUILES DE POISSON. De baleine, de chiens marins, de foie de cachalot et de sperma, provenant de la pêche nationale . . .	»	Libres.	Prohibées.	»	10 »	Prohibées.	»
Les mêmes (excepté le foie), non provenant de la pêche nationale, directement des lieux de production	»	12 50	15 »	»	12 50	25 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières.	»	17 50	18 »	»	27 »	30 »	»
— Par terre.	»	»	»	20 »	»	»	35 »
INDIGO. Directement des lieux de production	Le kil.	» 01	» 06	»	» 01	1 »	»
— D'ailleurs	»	» 07	» 08	»	» 07	1 50	»
— Par canaux et rivières. . . .	»	» 10	» 11	»	» 10	1 75	»
— Par terre.	»	»	»	» 12	»	»	2 »
PLOMB BRUT. En bloc ou saumon, ainsi que le vieux plomb	100 kil.	» 01	» 85	»	» 01	1 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières.	»	1 50	2 »	»	2 »	3 »	»
— Par terre.	»	»	»	2 50	»	»	4 »
RÉSINEUX. Directement des lieux de production	»	» 01	» 85	»	» 01	1 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières.	»	1 »	1 50	»	1 50	3 »	»
— Par terre.	»	»	»	2 »	»	»	3 50

DÉSIGNATION des MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE des DROITS.	TARIF PROPOSÉ par la COMMISSION D'ENQUÊTE.			TARIF PROPOSÉ par la CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAY.		
		Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre.	Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
SALPÊTRE BRUT. (Nitrate de potasse et de soude) directement des lieux de provenance	100 kil.	» 05	2 20	»	» 05	3 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	3 »	3 50	»	4 »	5 »	»
— Par terre.	»	»	»	4 »	»	»	6 »
SAVON DUR. Directement des lieux de production	»	11 »	12 75	»	11 »	16 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	14 »	17 »	»	17 »	21 »	»
— Par terre.	»	»	»	18 »	»	»	24 »
SOUFRE BRUT. Directement des lieux de production	»	» 01	» 60	»	» 01	1 50	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	1 »	1 50	»	1 50	3 »	»
— Par terre.	»	»	»	2 »	»	»	4 »
ARTICLES SUPPLÉMENTAIRES.							
HUILES DE FOIE. Directement des lieux de production	L'hectol.	» 05	» 55	»	» 05	1 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	» 75	1 »	»	1 20	2 »	»
— Par terre.	»	»	»	1 50	»	»	5 »
HUILES DE PALME, de coco, et autres huiles concrètes, servant à la fabrication, directement des lieux de production. . . .	Valeur.	½ p. °/₀	1 p. °/₀.	»	½ p. °/₀.	3 p. °/₀.	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	1½ p. °/₀.	2 p. °/₀.	»	2½ p. °/₀.	4 p. °/₀.	»
— Par terre.	»	»	»	3 p. °/₀.	»	»	5 p. °/₀.
TABACS D'EUROPE. Directement des lieux de production. . . .	100 kil.	10 »	13 50	»	10 »	17 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	15 »	16 »	»	18 »	24 »	»
— Par terre.	»	»	»	18 »	»	»	Prohibé.
TABACS VARINAS. En feuilles ou rouleaux, directement des lieux de production	»	25 »	27 50	»	25 »	32 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	28 »	29 »	»	34 »	40 »	»
— Par terre.	»	»	»	30 »	»	»	44 »

DÉSIGNATION des MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE des DROITS.	TARIF PROPOSÉ par la COMMISSION D'ENQUÊTE.			TARIF PROPOSÉ par la CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAY.		
		Sous pavillon national	Sous pavillon étranger	Par terre.	Sous pavillon national.	Sous pavillon étranger.	Par terre
		Fr. c.	Fr. c.	Fr c.	Fr. c	Fr c.	Fr c
TABAC. (Tout autre) en feuilles ou rouleaux, directement des lieux de production	100 kil.	8 »	10 50	»	12 »	17 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	12 »	13 »	»	20 »	26 »	»
— Par terre.	»	»	»	14 »	»	»	40 »
CIGARES. Directement des lieux de production	Valeur.	15 p. °/₀.	20 p. °/₀.	»	15 »	25 »	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	22 p. °/₀.	25 p. °/₀.	»	28 »	32 »	»
— Par terre.	»	»	»	30 p. °/₀.	»	»	40 »
SUIFS . Directement des lieux de production	100 kil.	1 »	1 70	»	1 »	2 70	»
— D'ailleurs et par canaux et rivières	»	2 50	3 50	»	3 50	5 »	»
— Par terre.	»	»	»	5 »	»	»	7 »

Pour extrait et copie conformes :

BIEBUYCK, *Secrétaire.*

Anvers, le 6 août 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 25 mai (3me direction du commerce et de l'industrie, n° 5260), vous demandez notre avis sur le système commercial maritime présenté par la commission d'enquête parlementaire.

Ce système consiste :

1° A admettre toutes marchandises quelconques à des droits moins élevés lorsqu'elles arrivent directement des lieux de production, que de tout autre pays;

2° A favoriser le pavillon national par des droits différentiels sur les importations tant indirectes que directes.

Toutes les opinions sont d'accord qu'il importe d'encourager la marine nationale, non-seulement à cause des avantages que la construction navale et les armements, considérés en eux-mêmes et comme branche de l'industrie, déversent sur le pays, mais surtout parce que l'armateur belge a un intérêt plus direct à exporter nos produits que le consignataire d'un navire étranger ; qu'il est plus à même par sa position d'explorer, de concert avec nos industriels, les besoins et les ressources des nations avec lesquelles il trafique ; qu'ainsi il contribue en général plus efficacement à l'accroissement du débouché national.

Mais une des conditions les plus essentielles à l'accroissement de ce débouché, et partant au développement des diverses branches de la production nationale, c'est de leur offrir constamment des occasions fréquentes, régulières et économiques d'expédition vers les régions éloignées, les Amériques, les grandes Indes et le Levant. Or, ces occasions ne peuvent exister que dans des ports en possession d'un grand marché des produits de ces différentes contrées, et des relations actives et suivies qui sont la conséquence naturelle d'un pareil marché.

Ce sont donc les arrivages directs de long cours qu'il faut favoriser avant tout et par tous pavillons, comme étant le mobile le plus actif de l'exportation, cette source vitale de la prospérité générale. Or, dès le moment que la protection accordée à la marine nationale serait tellement élevée que les marchandises introduites sous pavillon étranger ne pourraient être livrées à la consommation intérieure qu'à des conditions trop inégales, en ne leur laissant que la seule ressource du transit, l'on détournerait indubitablement ces consignations étrangères qui se dirigeraient de préférence sur la Hollande, où elles trouveraient la double ressource de la vente à la consommation et du transit à des conditions plus favorables. Le but du système protecteur de la marine nationale doit donc être *non de l'investir du monopole de l'approvisionnement de notre propre mar-*

ché, mais de lui ménager le moyen d'y soutenir avantageusement la concurrence du pavillon étranger.

Il suffira de citer quelques chiffres pour démontrer que le tarif de la commission d'enquête aurait pour effet, non de créer une sorte d'équilibre entre les navires nationaux et étrangers, mais d'exclure ces derniers en leur imposant des charges qui leur rendraient toute concurrence impossible.

La différence au préjudice du pavillon étranger s'élèverait, pour l'importation directe, à 25 francs par tonneau sur les tabacs, à 27 francs sur les huiles de baleine, à 30 francs sur les cafés et riz, à 40 francs sur le miel, poivre et piment, également à 40 francs sur les figues et huiles d'olives; — cette protection équivaudrait à un double fret en faveur du pavillon national.

Des droits différentiels aussi élevés, en éloignant les navires étrangers, seraient un obstacle à la création d'un grand marché en Belgique, et à l'extension de notre commerce de réexportation et de transit, rendraient par cela même plus rares et plus onéreuses les occasions d'exportation, et enlèveraient en grande partie le fruit des sacrifices si louables que le Gouvernement a faits depuis quelques années pour les faciliter et les étendre. Ce serait se faire une étrange illusion que de croire que l'on obvierait à cet inconvénient par l'admission des navires étrangers à tous les avantages du pavillon national, alors qu'ils nous introduisent directement les produits de leur propre pays. — Car cette assimilation, importante seulement pour nos relations avec les États-Unis, serait nulle à l'égard de tous les pays de l'Amérique du Sud, de même que pour les Indes Orientales, la Turquie et l'Égypte, et d'autres États de la Méditerranée, dont les pavillons ne visitent presque jamais l'occident de l'Europe.

Ainsi le système différentiel proposé ne profiterait pas aux *provenances directes en général* des pays avec lesquels nous avons intérêt à accroître nos relations; il profiterait seulement au petit nombre de navires belges qui fréquenteraient ces diverses régions, et qui exerceraient, à l'ombre de ce privilége, une sorte de monopole dont eux seuls retireraient le bénéfice.

Mais cette protection, exagérée et exclusive pour la marine nationale, aurait-elle du moins l'avantage d'exciter, de stimuler l'armateur à exporter nos produits? Nullement, elle servirait plutôt à l'en détourner. Car, par suite même des bénéfices considérables que le droit différentiel lui assurerait sur les retours, son principal intérêt serait de faire le plus de voyages possibles : il préférerait donc, plutôt que de perdre un temps assez long dans nos ports à recueillir un chargement de marchandises indigènes ou de transit, repartir immédiatement sur lest, afin de jouir de nouveau des avantages attachés aux importations sous pavillon national.

D'ailleurs, dans l'ordre des affaires n'arrive-t-il pas souvent que le navire belge importe des marchandises pour compte étranger, et que des retours pour compte belge doivent s'opérer par des navires étrangers?

Ainsi ces grandes faveurs accordées à la marine nationale tourneraient dans bien des cas au profit des retours pour compte de l'industrie étrangère, tout en frappant ceux qui sont la suite d'exportations de notre pays, *lorsqu'ils se trouvent à bord de navires étrangers.* Il n'existe point de connexité rigoureuse entre la nationalité de l'opération et celle du navire qui lui sert de véhicule, au moins en ce qui concerne les importations des pays transatlantiques et du Levant, qui admettent tous les pavillons. Il en est autrement pour le commerce que la

Hollande, l'Angleterre et la France, font avec leurs colonies : le pavillon national y étant privilégié à l'entrée et au retour, l'on peut ainsi s'assurer de la nationalité des échanges. La modération dans le tarif différentiel à l'entrée est donc une condition indispensable pour que cette protection tende réellement à développer le commerce national.

Le système de la commission, en ce qui concerne le pavillon national, serait donc en opposition avec le but de l'enquête, puisqu'au lieu d'imprimer au commerce maritime le mouvement le plus favorable aux exportations, et par conséquent à la prospérité générale, il sacrifierait cette prospérité à un intérêt particulier, celui des armateurs.

Les droits différentiels proposés par la commission en faveur des importations directes, sont également établis sur d'autres bases que celles que réclame la position réelle de l'industrie et du commerce. Il importe que les cafés, cotons, sucres, bois de teinture et autres produits des Amériques et des Indes, nous arrivent en droite ligne de pays transatlantiques. Il importe de même que les fruits, huiles d'olives, grains, graines, laines et autres produits du midi de l'Europe et du Levant nous soient importés directement des ports de la Méditerranée et de la Mer Noire. — Pourquoi ? — Parce que ces importations viennent souvent en aide aux exportations, et que ce sont les pays transatlantiques et ceux du Levant qui nous offrent les éléments d'un grand débouché; au lieu qu'en recevant ces mêmes marchandises des entrepôts de France, d'Angleterre et de Hollande, notre consommation contribue au contraire à favoriser les relations de ces pays voisins avec les régions lointaines, où leur industrie vient en concurrence avec la nôtre. Nous avons donc intérêt *à détourner les provenances de ces entrepôts, et à attirer en général les arrivages directs des pays transatlantiques et du Levant.*

Au lieu de suivre ce principe, fondé sur des considérations pratiques, sur les faits commerciaux, la commission d'enquête, adoptant une théorie invariable, à laquelle elle ne porte que quelques rares exceptions, *veut favoriser exclusivement l'importation directe des lieux (ou pays) de production.* Ainsi les cafés de Java, les sucres de Manille, le poivre de Sumatra, etc., chargés dans le port franc de Syngapore, ou autre port des Indes Orientales; les cafés Brésil, les sucres de Cuba, les bois du Mexique, etc., importés de New-York, ou autre place des États-Unis; les raisins, les figues, etc., expédiés de Trieste ou d'un autre port intermédiaire de la Méditerranée, payeraient comme importations indirectes, c'est-à-dire comme si ces marchandises sortaient des entrepôts de Rotterdam, de Liverpool ou du Havre, bien que pour le développement de nos relations et les bienfaits qui en résultent pour l'industrie nationale, l'avantage soit le même que si ces marchandises eussent été chargées dans les ports mêmes des pays de production !

Ensuite, le chiffre différentiel proposé par la commission sur les importations indirectes est souvent trop élevé. Il se présente des circonstances où, soit par l'épuisement de notre propre marché, soit par un encombrement extraordinaire dans des pays voisins, certaines marchandises y sont tombées à des prix de beaucoup inférieurs aux nôtres, et même au-dessous de ceux des pays de production. Il importe de ne point priver alors l'industriel et le consommateur indigène de ce moyen de se pourvoir à des conditions avantageuses; il suffit aux intérêts généraux du commerce d'empêcher que, dans les temps ordinaires,

notre marché ne puisse devenir tributaire des pays qui nous environnent.

Ces réflexions indiquent assez les motifs qui nous ont déterminés à ne point adopter le tarif différentiel proposé par la commission d'enquête, ni en ce qui concerne le pavillon national, ni par rapport aux importations directes.

D'abord l'inconvénient le plus grave de notre position actuelle, ne réside pas uniquement dans l'admission de tous les pavillons au droit différentiel modique consacré par notre régime en vigueur, ni même dans celle de toutes les provenances à un droit uniforme, mais aussi dans l'élévation de nos frais de transport à l'intérieur. Il résulte de ces frais que toute la lisière orientale de notre royaume, reçoit de la Hollande une grande partie de ses approvisionnements en cafés et autres denrées coloniales, et que jusqu'à présent nous n'avons pu concourir avec ce pays rival pour l'expédition des mêmes denrées vers les provinces rhénanes. La disproportion de nos frais de transport est le plus grand obstacle à l'extension de notre marché; elle détourne les consignations sur les états voisins, et empêche ainsi de donner à nos relations avec les pays transatlantiques, ce développement qui doit réagir si puissamment sur les exportations nationales. Il est nécessaire avant tout, on ne saurait trop le répéter, de réduire les péages sur le chemin de fer, de manière que cette route puisse, pour les transports de et vers l'Allemagne, soutenir la concurrence des voies fluviales de la Hollande. Alors les importations directes afflueront d'elles-mêmes.

Cette amélioration, qui doit constituer *la protection la plus naturelle et la plus efficace du marché national*, pourrait être combinée avec une majoration modérée du droit différentiel en faveur du pavillon belge. Ce qui semble prouver qu'une telle majoration ne porterait point de préjudice à nos relations en général, c'est que la protection dont jouit présentement notre pavillon à l'importation des sucres, s'élevant à 15 francs par tonneau de 1000 kilogrammes, n'a point empêché les navires étrangers d'introduire cette denrée en concurrence avec nos propres navires. Ainsi cette faveur n'a point rétréci le marché; elle a été efficace d'un autre côté pour donner un aliment à la marine nationale, elle a, par cela même, concouru à faciliter certaines exportations, surtout en articles encombrants, vers les pays qui produisent le sucre; elle a, sous ce double rapport, opéré des bienfaits réels qu'on ne saurait nier. Il est donc permis de s'attendre au même résultat en appliquant aux autres articles principaux d'importation directe, un chiffre différentiel à peu près analogue.

Une telle protection paraîtra certes suffisante, d'autant plus qu'elle est actuellement accompagnée d'un système d'encouragement accordé aux exportations, tant par les lignes de navigation régulières créées depuis peu vers le Brésil, le Chili, les États-Unis et le Mexique, et qui dans la suite pourront être étendues à d'autres parages, que, par la faculté qui est laissée au Gouvernement d'abaisser, en faveur des produits nationaux exportés, les péages sur les canaux et rivières. Le Gouvernement vient de faire un usage libéral de cette initiative qui portera ses fruits, et dont il faut lui savoir gré.

Mais si l'on admet un pareil système de droits différentiels, il devient plus indispensable encore de conclure avec les États-Unis, un traité de commerce basé sur l'assimilation parfaite des deux pavillons pour toutes marchandises, quel que soit le pays de production, importées directement de la Belgique aux États-Unis, et des États-Unis en Belgique. Restreindre réciproquement cette assimilation aux produits du sol et de l'industrie des deux pays, c'est enlever aux na-

vires belges le transit des marchandises de l'Allemagne et de la Suisse, vers l'Amérique du Nord, c'est poser un point d'arrêt aux relations entre les États-Unis et la Belgique, c'est détourner ces relations au profit de la Hollande et des villes anséatiques où elles sont favorisées par une réciprocité plus étendue.

Il serait même d'une sage politique d'admettre, en attendant la conclusion du traité et durant l'intervalle des négociations, les navires américains et leurs chargements venant directement des États-Unis, à tous les avantages du pavillon national, pourvu que ces États continuent à faire jouir notre pavillon de la même faveur, tant sous le rapport des droits de navigation que sous celui de l'importation des marchandises.

D'après toutes ces considérations, et en insistant spécialement sur l'abaissement de nos frais de transport par le chemin de fer comme un des moyens les plus efficaces de favoriser nos exportations, nous admettons que le droit différentiel en faveur du pavillon national peut être porté, sur les principaux articles d'importation venant de pays transatlantiques, à un chiffre d'environ 10, 15 à 20 francs par tonneau de 1000 kilogr., suivant que la marchandise est matière première ou objet de consommation, ou que des considérations particulières permettent de majorer ou exigent de réduire le privilége. Mais il nous semble qu'il conviendrait de borner cette réforme de tarif aux marchandises que nous avons dénommées, et qui comprennent tous les articles qui forment l'objet de grandes importations maritimes, et que pour les autres il suffirait de maintenir la déduction de 10 p. %, par la raison d'abord que sur plusieurs articles, notamment ceux des possessions anglaises dans l'Inde, une majoration de droits différentiels entraînerait des inconvéniens réels, ensuite parce que les 10 p. % sont une faveur assez forte pour le petit cabotage, c'est-à-dire pour les marchandises que nous ne pouvons recevoir avantageusement que de l'Angleterre, de la France et de la Hollande, et qu'en augmentant sur celles-là le droit différentiel, l'on provoquerait infailliblement des représailles de la part de ces puissances voisines.

Nous avons également adopté un système de droits différentiels à raison du pays d'où les marchandises nous sont importées; mais au lieu de favoriser exclusivement *celles arrivant des lieux de production*, nous avons établi le grand ou le petit droit selon le plus ou le moins d'avantage qu'il y a pour le pays de recevoir la marchandise par telle voie plutôt que par telle autre.

Ainsi par exemple :

1° Attendu qu'il est d'un grand intérêt, tant pour les exportations de nos produits que pour la navigation nationale, de développer nos relations directes avec les Grandes Indes; que dès-lors, il importe d'attirer indistinctement tout ce qui nous arrive en droite ligne de ces parages, nous avons assimilé à tous égards aux arrivages des pays de production indienne ou de la Chine, ceux de Syngapore et des autres ports situés au delà du cap de Bonne-Espérance.

2° Nos relations avec le Levant se trouvant dans une position équivalente, nous avons également admis au droit le plus bas toutes marchandises importées directement d'un port au delà du détroit de Gibraltar. La faveur qui en résultera pour Marseille, servant d'entrepôt à beaucoup d'articles du Levant, ne nous a point paru susceptible de faire modifier cette règle parce que le commerce avec Marseille donne lieu à une navigation déjà importante et facilite différentes exportations. Toutefois il conviendrait de représenter cette disposition comme

une concession que nous faisons à la France, et de s'en prévaloir pour réclamer d'elle des faveurs réciproques à l'occasion.

3° Les provenances des entrepôts transatlantiques c'est-à-dire les produits du Brésil, de Cuba, etc., qui nous arrivent des États-Unis, devraient plutôt être assimilées aux importations directes qu'à celles des entrepôts d'Europe, puisque le marché des États-Unis offre aux produits de notre industrie nationale un débouché plus vaste peut être que tout autre pays transatlantique. Cependant, afin de donner un encouragement de plus à nos relations directes avec les pays de production, surtout avec les Indes orientales, nous serions d'avis d'établir pour lesdites provenances un droit intermédiaire entre l'importation directe et celle des entrepôts d'Europe, cela servira d'ailleurs à dissiper entièrement les craintes, mal fondées à nos yeux, qu'avait fait naître la disposition du traité de navigation avec les États-Unis par laquelle toute marchandise quelconque importée directement de ces États en Belgique ou réciproquement, sous le pavillon de l'une ou de l'autre des deux parties contractantes, était considérée comme importation nationale. Car, en adoptant la différence que nous proposons, les cafés et sucres importés des ports de l'Union par navires américains, ne seraient plus assimilés à ceux importés par navires belges directement de la Havane ou du Brésil, mais payeraient des droits plus élevés, qui seraient les mêmes pour les navires belges chargeant aux États-Unis.

Nous ne nous dissimulons pas que cette combinaison pourrait avoir des conséquences préjudiciables à notre commerce de transit principalement, en portant les États-Unis à nous appliquer le même système différentiel à l'égard des provenances de nos entrepôts. Il sera donc indispensable que, dans les négociations à ouvrir avec l'Union américaine, ce point ne soit pas perdu de vue par le Gouvernement, afin que nos ports ne soient pas placés, en ce qui concerne cette catégorie de marchandises, sur une autre ligne que ceux de Rotterdam et de Hambourg.

4° Les marchandises venant d'un port qui, par sa situation, sert de voie d'écoulement au pays avoisinant, sans néanmoins faire partie de son territoire, doivent être censées arriver directement de ce pays. Ainsi, par exemple, les produits du Mecklembourg et du Hanovre, nous arrivant par Hambourg ou par Brême, doivent être admis comme provenances directes.

5° Il doit être formellement stipulé que les navires venant de pays transatlantiques, peuvent toucher dans un port intermédiaire pour y recevoir des ordres, sans que pour cela leur cargaison perde la faveur d'importation directe, pourvu qu'il n'y ait point eu de déchargement partiel. L'usage devient de plus en plus général que les navires qui amènent des produits de contrées lointaines, s'arrêtent d'abord à Cowes, à Falmouth ou dans un autre port de la Manche, afin que le propriétaire, si le chargement est pour compte européen, ou l'agent, s'il est propriété américaine, puisse le consigner directement sur le marché qui lui présente le plus d'avantages. En France et en Hollande l'importation est alors admise comme directe : suivre un autre système en Belgique, ce serait détourner bon nombre de consignations, ce serait forcer le négociant belge à diriger en tous cas ses retours sur la Belgique, et le priver des chances plus favorables que d'autres marchés voisins pourraient éventuellement lui offrir, ce serait enfin créer à notre préjudice une nouvelle inégalité avec les pays rivaux.

6° Nous avons cru devoir mettre absolument sur la même ligne les prove-

nances des entrepôts d'Europe arrivant par mer, et celles par terre et par rivière, leur influence préjudiciable pour les intérêts généraux est la même. La différence projetée par la commission d'enquête soulèverait donc gratuitement des réclamations dans les provinces de Limbourg et de Liége, qui y verraient un privilége injuste en faveur des ports de mer. Ce serait d'ailleurs une espèce d'hostilité exceptionnelle envers la Hollande, qui pourrait à son tour nous frapper de représailles très-funestes pour notre industrie. Cette assimilation ne lèsera point au surplus le pavillon national, puisqu'il conservera toujours la protection des 10 p. % sur le montant des droits, protection suffisante pour le petit cabotage, et qui d'ailleurs devient beaucoup plus sensible par la majoration du tarif sur cette catégorie d'importations, et qui, de même que par le passé, ne doit pas être étendue aux importations par canaux et rivières.

Ce sont là, Monsieur le Ministre, les considérations qui ont servi de base au tarif que nous avons l'honneur de vous soumettre ci-joint. Nous avons cherché à concilier, autant que possible, deux grands intérêts, celui de la marine nationale et celui de nos relations commerciales en général. Nous espérons que vous reconnaîtrez avec nous, Monsieur le Ministre, que c'est là le système le mieux approprié à notre position industrielle et commerciale. Vous voudrez bien remarquer aussi que dans notre tarif, nous n'avons point perdu de vue les intérêts de l'État; car, en général, nous avons procédé davantage par des majorations de droits sur les arrivages indirects et le pavillon étranger, que par des réductions sur le pavillon belge et les importations indirectes, en distinguant toutefois les articles susceptibles de subir cette majoration, sans nuire à l'influence qu'ils exercent sur notre commerce ou notre industrie.

Nous terminons ce travail en appelant de nouveau votre attention, Monsieur le Ministre, sur la nécessité de dévier dans la mise en vigueur du nouveau système qui sera adopté, comme dans toute autre modification importante sur les droits d'entrée des produits transatlantiques, de la règle ordinaire qui laisse un délai de onze jours entre la promulgation des lois et leur mise à exécution. Cet intervalle donnerait le moyen de faire affluer des pays voisins des marchandises les plus fortement imposées en quantité suffisante pour approvisionner notre marché pendant bien longtemps, au grand préjudice des arrivages directs. Ce grave inconvénient a frappé le commerce en 1841, lors du changement du tarif sur les riz, huiles de baleine, etc., et la mise à exécution immédiate est le seul moyen d'empêcher qu'il ne se renouvelle.

Il conviendrait également de déterminer que le nouveau tarif sera applicable aux marchandises se trouvant actuellement en entrepôt, et qui seront mises en consommation après sa promulgation.

Comme complément de ce rapport, nous croyons devoir vous soumettre quelques réflexions, Monsieur le Ministre, sur un système qui paraît avoir des adhérents dans le pays, et qui consisterait à n'accorder la faveur différentielle à l'importation qu'aux navires qui auront quitté nos ports avec un chargement de marchandises indigènes, à destination de pays transatlantiques.

Tout le monde est d'accord que tout, dans notre système commercial maritime, doit tendre à l'accroissement de nos exportations, et comme moyen d'arriver à ce but, on a généralement reconnu qu'il fallait donner à nos rapports directs avec les pays d'outre mer, une plus grande extension, et favoriser la

marine nationale par des droits différentiels à l'importation, comme étant l'auxiliaire le plus efficace à l'exportation indigène.

Mais pour résoudre ce grand problème faut-il rattacher la faveur différentielle à l'importation à une exportation de produits nationaux dans une proportion à déterminer? Nous ne le pensons pas : ce système restrictif serait, à notre avis, très-pernicieux et incompatible à tous égards avec un tarif différentiel modéré, et il éloignerait plutôt qu'il ne conduirait au but qu'on se propose : son application ne pourrait tout au plus se justifier que dans le cas d'adoption d'un régime différentiel exagéré, tel que nous a paru être celui de la commission d'enquête.

Ainsi que nous avons eu l'occasion de le faire remarquer dans le cours de ce rapport, la hauteur du droit protecteur, et plus encore le système de provenances directes adopté par l'enquête parlementaire, constituerait un quasi-monopole en faveur de la marine nationale; il aurait pour conséquences d'éloigner de nos ports les navires étrangers, d'arrêter le développement de notre commerce avec les régions lointaines, et de porter un coup funeste à l'industrie en restreignant ses occasions d'exportation, et en lui faisant payer plus cher les matières premières nécessaires à son travail.

Ainsi le système commercial proposé par la commission d'enquête, loin d'avoir pour objet principal le commerce et l'industrie en général, favoriserait exclusivement les intérêts particuliers de la marine; dès lors il faudrait stipuler des garanties pour que le but (l'exportation) sur lequel elle étaie son système puisse, jusqu'à un certain point, se réaliser.

En effet, sans l'obligation d'exporter, des priviléges exagérés en faveur de l'importation n'auraient d'autre résultat que d'engager les navires belges à multiplier leurs voyages, afin de jouir le plus souvent possible de cette prime au retour. Ils n'exporteraient en produits nationaux ni plus ni moins qu'ils le font aujourd'hui, c'est-à-dire, qu'ils n'exporteraient que les articles qui leur promettraient un certain profit. Car ce serait une naïveté de croire que l'armateur, quel que soit le privilége dont il jouirait à l'importation, *exporterait de son plein gré* des produits nationaux dont la vente à bénéfice serait fort douteuse ou dont les chances de perte seraient presque certaines.

L'armateur belge s'y résoudrait d'autant moins en pareille circonstance, que cette exportation le constituerait dans une mise dehors d'autant plus onéreuse, qu'en supposant même qu'il pût faire le pair de ses marchandises à destination, il aurait à subir une perte réelle : 1° par les intérêts de ses avances; 2° par la non-jouissance du change sur l'Europe, qui, dans les colonies, est presque toujours en faveur du donneur.

Ainsi, avec un système de protection exagérée en faveur des navires belges, il faut qu'il y ait obligation d'exporter; sans cette obligation, le but avoué de la commission d'enquête ne serait pas atteint, et l'exportation nationale, comme nous venons de le dire, n'en recevrait aucun accroissement.

Mais ce but serait-il même atteint en rattachant le privilége accordé à l'importation à l'obligation d'exporter soit la moitié ou les deux tiers de la jauge du navire en produits du sol ou de l'industrie indigène?

Nous avons déjà répondu négativement à cette question. D'abord le commerce veut être libre, toute entrave apportée à sa marche naturelle ne peut que lui être nuisible en définitive. — Des deux choses l'une : ou cette exportation *forcée*

sera par elle-même avantageuse à l'armateur, et dès lors cette obligation sera sans objet, car son intérêt lui commandera toujours d'exporter ce qui lui offrira chance de profit; ou bien l'exportation lui sera onéreuse, et dans ce cas il devra calculer si la prime au retour lui compensera la porte à la sortie. — Si la compensation se trouve, il fera l'opération, mais alors les marchandises importées en retour seront chargées d'une majoration de fret qui comprendra toute la prime accordée au pavillon national. — Cette augmentation de fret pèsera ainsi de tout son poids ou sur le consommateur, si ce sont des articles de consommation, ou sur l'industriel, si ce retour consiste en matières premières destinées aux fabriques. — Si la compensation n'existe pas, l'armateur s'abstiendra de toute exportation, et le commerce national, qu'on veut favoriser, n'en recevra aucun développement.

Ainsi, dans l'une comme dans l'autre hypothèse, une semblable restriction portée au droit différentiel ne donnerait aux exportations qu'un encouragement illusoire, et il enlèverait à la marine nationale une grande partie des faveurs qu'on aurait voulu lui garantir.

Le système commercial que propose notre chambre, n'a rien de forcé ni d'anormal; il repose sur des bases naturelles, il ne favorise aucun intérêt particulier au préjudice de l'intérêt général. Elle veut arriver au développement de nos exportations par le développement simultané de toutes les sources de la richesse publique, par une extension graduée de tout notre commerce extérieur.

A cet effet elle demande :

1° De réduire les frais de transport de l'intérieur vers les ports de mer;

2° De favoriser les importations directes de contrées lointaines par tous pavillons, afin de créer un grand marché en Belgique, en y attirant les navires et les produits de toutes les nations, et de multiplier ainsi les occasions d'échanges:

3° De faire jouir la marine nationale d'une faveur modérée, qui lui permette de soutenir avantageusement la concurrence des pavillons étrangers, en vue de nous ménager une ressource pour des traités de commerce, et surtout de faciliter les exportations auxquelles la marine nationale prête un plus puissant concours:

4° De continuer à favoriser directement les exportations elles-mêmes, en subsidiant des services réguliers à des frets réduits vers le principaux marchés de consommation.

Toute autre assiette tend à produire un commerce fictif, qui aboutit toujours à des conséquences aussi ou plus fâcheuses que celles qui pèsent sur des industries poussées à un excès de production par des moyens contre nature.

L'on voit que ces différentes mesures ont une corrélation les unes avec les autres, et que c'est par leur ensemble qu'elles doivent contribuer au développement de tous les grands intérêts nationaux. — Or, cet ensemble disparaît si la condition d'exporter est attachée à la jouissance du droit différentiel. — Dès ce moment la protection que l'intérêt général réclame en faveur de la marine belge est entièrement paralysée.

En effet, à combien d'armateurs pourra-t-il convenir d'exporter pour 40, 50 100 mille francs ou plus de produits nationaux, pour recevoir au retour une prime de quelques milliers de francs? Si plusieurs d'entre eux peuvent faire ces opérations une ou deux fois, assurément ils ne les continueront pas; car personne n'ignore que les ventes de marchandises d'Europe se font dans les pays d'outre mer à très-long terme, de sorte qu'après trois ou quatre voyages, ils se

trouveraient engagés dans ces pays lointains pour des sommes très-considérables.

En supposant même que la prime au retour pût être un stimulant pour de telles opérations, ce ne seraient que les armateurs très-fortunés qui pourraient s'y livrer. Eux seuls jouiraient donc du droit différentiel qui aurait ainsi pour résultat définitif de donner à quelques grands armateurs le moyen d'écraser les petits.

D'un autre côté, si un armateur, exportant des marchandises indigènes, charge à fret au retour, et pour compte d'un étranger, si les retours de ces marchandises exportées doivent se faire plus tard, à défaut de navires belges, par le pavillon étranger, comme cela pourra arriver souvent, à cause du long terme qu'on est obligé d'accorder à la vente des marchandises d'Europe ; — dans cette double hypothèse, ce sera l'étranger, et non l'exportation nationale, qui recueillera la plus grande part de la faveur différentielle.

Enfin, en exigeant seulement que le navire ait la moitié ou les deux tiers de son tonnage chargé à la sortie, sans stipuler à quelle somme devrait se monter son exportation, l'on ne favoriserait qu'une catégorie de produits, ceux d'encombrement, et l'armateur qui n'aurait expédié que des objets de grande valeur, mais de peu de volume, serait exclu du privilége.

Plus nous approfondissons ce système, plus nous le trouvons erroné, défectueux et inapplicable à notre situation. Cette considération nous semble devoir surtout déterminer la Législature à ne point donner sa sanction à des droits différentiels trop élevés, qui feraient recourir à des restrictions pareilles à celles que nous venons de signaler, comme à un contrepoids indispensable.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Le Secrétaire, PAUL DIERCXSENS.

Le Président, ALBERT COGELS.

TARIF DE DROITS DIFFÉRENTIELS

PROPOSÉ

PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS	PAVILLON national	PAVILLON étranger	DROIT uniforme (*)
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CAFÉ . . . . . Importé directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance (**)	100 kil.	6 50	8 »	»
Des pays transatlantiques autres que ceux de production (**)	»	8 »	9 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	12 »
SUCRES . . . . Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance .	100 kil.	» 20	1 70	»
— De pays transatlantiques	»	1 »	2 50	»
— D'ailleurs, importé par les ports d'Anvers, de Gand ou d'Ostende	»	»	»	3 »
— Par toute autre voie	»	»	»	Prohibé.

La grande élevation du chiffre différentiel sur les cafés arrivant des entrepôts d'Europe, a non-seulement pour but d'encourager les importations directes, mais aussi de contre-balancer la faveur que la Hollande accorde aux cafés de ses colonies, lorsqu'ils déchargent dans un port de la mère patrie, cette faveur consiste dans une restitution sur le droit payé à la sortie de Java de 2 fl par picol ou environ 7 francs par 100 kilogr. Si la protection sur les importations directes n'était pas à peu près égale à ce chiffre, le but ne serait pas atteint, et les navires qui chargeraient des cafés a Java n'auraient aucun avantage à les importer directement en Belgique.

Les droits proposés par la commission d'enquete sur les cafés, sont beaucoup trop élevés. Il a été reconnu par la Législature en 1841, lors des modifications au tarif réclamées dans l'intérêt du Trésor, que la grande élévation de droits proposée alors eût présenté de graves inconvénients d'abord, parce que le café est un objet de consommation de première nécessité, un véritable besoin pour la classe inférieure, ensuite parce qu'en imposant trop fortement cet article on aurait encouragé la fraude sur la frontière hollandaise, et entravé notre propre debouché dans les provinces limitrophes de France et de Prusse. Or, les droits que nous proposons équivaudront pour le Trésor à la taxe uniforme de 8 francs, ils lui seront même plus favorables, surtout dans les premières années, car, si par suite des droits différentiels, les entrepôts d'Europe ne peuvent plus nous alimenter, comme à présent, jusqu'au delà de la moitié de notre consommation intérieure, une partie de notre population est trop habituée au café de Java, et nos rapports avec cette colonie sont trop peu développés jusqu'ici pour ne pas rester tributaire pendant quelque temps encore du marché hollandais Or, sur ces dernières importations le droit est majoré de 4 francs, tandis qu'il n'est réduit que de 70 centimes (fl. 6 50 c, au lieu de fl 7 20 c, soit 8 francs, diminué de 10 p. %) sur les arrivages directs par navires belges

Dans l'intérêt de nos raffineries, nous croyons que le droit sur les sucres des entrepôts d'Europe ne peut pas dépasser 3 francs les 100 kilogr., parce que les sucres de Java leur sont indispensables et que nos rapports directs avec cette colonie n'ont pas atteint un assez grand développement pour nous permettre dès a présent de nous passer de l'intermédiaire de la Hollande Nous avons assimilé l'importation à Anvers ou à Gand par les eaux intérieures de la Hollande à celle des entrepôts d'Europe par mer, parce que nous n'avons aucun intérêt à forcer les navires qui nous amènent les sucres des entrepôts hollandais a faire le trajet par mer . cela serait même contraire aux intérêts de l'État, qui payerait ainsi inutilement le droit de tonnage sur l'Escaut.

La prohibition d'importer des sucres par terre est consacrée par le tarif actuel, et n'a donné lieu à aucune réclamation Nous croyons qu'il serait dangereux de la supprimer

(*) Sauf la déduction de 10 p. % en faveur des importations par mer sous pavillon national

(**) Il est admis que les navires venant de pays transatlantiques peuvent toucher dans un port intermédiaire pour y recevoir des ordres, sans que pour cela leur cargaison perde la faveur d'importation directe, pourvu qu'il n'y ait point eu de déchargement partiel.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national	PAVILLON étranger	DROIT uniforme
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
THÉS . . . . . Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance .	100 kil.	25 »	30 »	»
— De pays transatlantiques autres que ceux de production	»	50 »	70 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	90 »

Il convient de maintenir pour cette denrée un chiffre de protection exceptionnel, afin d'encourager activement nos rapports directs avec les Grandes-Indes ; mais nous croyons que, dans l'intérêt du Trésor, le droit sur les importations indirectes ne doit point dépasser 90 francs, parce qu'autrement on donnerait un trop grand appât à la fraude qui, sur un pareil article, est fort difficile à réprimer. Il est notoire qu'aujourd'hui, sous la tarification de fr 108, une partie considérable de la consommation est alimentée par les infiltrations clandestines : que serait-ce au droit 120 et 150 francs proposé par la commission d'enquête?

AMANDES . . . Directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar . . .	100 kil.	»	»	15 »
— D'ailleurs	»	»	»	19 »

Il n'est pas nécessaire de tarifer spécialement le pavillon national, puisque la réduction de 10 p. % sur un droit de 15 francs les 100 kilogr. lui laisse une protection de 15 francs par tonneau, suffisante pour encourager la navigation nationale sur les expéditions du Levant. Le chiffre différentiel de 40 francs par tonneau proposé par la commission est beaucoup trop élevé : il écarterait entièrement la concurrence des navires du Nord, et restreindrait ainsi notre marché au profit de la Hollande.

CACAO EN FÈVES. Directement des pays de production . .	100 kil.	3 »	5 »	»
— De pays transatlantiques autres que ceux de production	»	5 »	7 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	9 »

Sur cet article, nous proposons un droit différentiel assez élevé, parce que nos rapports directs avec la province de Maragnan, qui fournit principalement le cacao propre à notre consommation, sont presque nuls. Ce sont des relations nouvelles à créer, qui peuvent offrir quelques débouchés à nos produits, et qui méritent par cela même un encouragement particulier.

PELURES DE CACAO. De toutes provenances	100 kil.	»	»	» 63

Nous croyons qu'il convient de maintenir la distinction établie par le tarif actuel entre le cacao en fèves et les pelures, et de laisser subsister sur ces dernières un droit minime et uniforme, vu le peu de valeur de cet article, qui sert presqu'exclusivement à la consommation de la classe pauvre, et qui ne nous arrive d'ailleurs que par voie indirecte.

CANNELLE DE CEYLAN. Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	Le kil.	» 25	» 50	»
— De pays transatlantiques autres que ceux de production	»	» 50	» 75	»
— D'ailleurs	»	»	»	1 »

L'introduction clandestine de cette marchandise pouvant échapper très-facilement à la surveillance de la douane, nous n'avons pu admettre les chiffres élevés proposés par la commission d'enquête; il est même fort à craindre que le droit de 1 franc à l'entrée par terre ne soit déjà un appât suffisant à la fraude.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CANNELLE DE CHINE ET CASSIA LIGNEA. Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil.	10 »	14 »	»
— De pays transatlantiques autres que ceux de production	»	14 »	18 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	22 »

Sur cet article la commission d'enquête propose en faveur du pavillon national la protection vraiment exorbitante de 100 francs par tonneau. Celle que nous y substituons est suffisante, surtout quand on considère que la cannelle est un article de transit assez important, et qu'il convient de ne pas trop en grever l'entrée par navires étrangers, autant dans l'intérêt de notre marché que dans celui de notre consommation.

RHUM ET ARAK. Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance .	L'hectol.	2 »	3 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	4 »

Le rhum et l'arak sont des articles de retour des Grandes-Indes, et doivent dès lors être compris dans le système différentiel; mais comme le rhum se fabrique aussi aux États-Unis, et que l'arak ne peut arriver de ces États qu'exceptionnellement, nous n'avons pas cru devoir établir ici pour les provenances des entrepôts transatlantiques un chiffre différent de celui des entrepôts d'Europe.

GENIÈVRES . . De Hollande, en cercles	L'hectol.	»	»	3 »
— — en bouteilles	100 bout.	»	»	12 »
— Toutes autres boissons distillées.	»	»	»	Tarif actuel.

Quant aux autres boissons distillées, comme ce sont les pays limitrophes du nôtre qui les produisent et nous les expédient, une tarification différentielle serait sans objet. Nous avons donc laissé subsister le tarif actuel sur tous ces spiritueux en général, à l'exception toutefois des genièvres de Hollande, sur lesquels les distilleries nationales réclament avec instance une majoration de droit, afin d'alléger l'augmentation d'impôt dont le genièvre indigène a été frappé récemment dans notre pays.

ÉPICERIES. . . Autres que celles dénommées au présent tarif. Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance .	Valeur.	6 p. °/₀.	9 p. °/₀.	»
— D'ailleurs	»	»	»	12 p. °/₀.

Par les mêmes motifs que pour le rhum et l'arak, nous nous sommes abstenus de tarifer spécialement les entrepôts transatlantiques.

FIGUES . . . . Directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar . . .	100 kil.	4 »	5 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	8 »
FRUITS SECS ET VERTS. Non dénommés au présent tarif. Directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar . . .	Valeur.	»	»	10 p. °/₀.
— D'ailleurs	»	»	»	15 p. °/₀.

Des motifs graves doivent engager la Législature à encourager l'importation directe des fruits par tout pavillon, et par conséquent à n'établir entre les arrivages par navires nationaux et étrangers qu'une différence très-modérée.

Le commerce avec le Levant a ouvert un nouveau débouché à nos draps et autres tissus, sucres raffinés, armes, clous, verres à vitres et à beaucoup d'autres produits indigènes; et ces exportations, qui s'accroissent d'année en année, sont susceptibles de progrès proportionnés à ceux que fait successivement la civilisation en Turquie, en Grèce, en Perse et dans les vastes contrées de l'Asie occidentale.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS	PAVILLON national.	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme

Nos relations avec l'Orient sont exploitées concurremment par le pavillon belge et par deux catégories de pavillons étrangers, ceux du Nord et ceux des divers pays du Levant, tels qu'autrichien, sarde, napolitain, russe, etc. Or, ces navires étrangers, loin de partir généralement sur lest, comme on se plaît souvent à l'insinuer, rendent au contraire à l'industrie nationale des services à peu près égaux à ceux qu'elle retire de la marine belge elle-même. La preuve en est fournie par la statistique officielle du mouvement de la navigation. Ainsi nous trouvons parmi les navires qui sont sortis de nos ports en 1840, en destination de l'Italie, de la Sicile, de la Sardaigne, de la Grèce et de la Turquie, six navires nationaux, qui ont exporté 852 tonneaux de marchandises, 7 navires du Nord, qui ont exporté 790 tonneaux et 6 navires du Levant qui ont exporté 850 tonneaux. La nouvelle statistique de 1841 démontre encore plus clairement le concours indispensable du pavillon étranger vers le Levant.

Certes, en ne favorisant les retours du Levant que par navires nationaux exclusivement, l'on priverait l'industrie belge d'une bonne partie des exportations auxquelles les navires étrangers servent actuellement d'intermédiaires.

Une circonstance qui doit seconder puissamment l'extension de nos relations avec le Levant, c'est que les provinces rhénanes font une grande consommation de raisins, figues, oranges, citrons et de fruits du Levant en général. Or, cette partie de l'Allemagne ne peut recevoir ces fruits que par la Belgique ou par la Hollande. L'on est même fondé à croire que notre position sera plus favorable pour lui servir d'intermédiaire, que celle de nos voisins septentrionaux, lorsque le chemin de fer sera achevé. Mais si nous repoussons de notre consommation les fruits importés sous pavillon étranger, la masse des expéditions se dirigera sur la Hollande, le marché s'y formera et l'Allemagne ne fera ses commandes que là où elle trouvera un grand marché établi. Ainsi, à moins de vouloir céder gratuitement à la Hollande cette branche si importante du commerce avec l'Allemagne rhénane, nous devons laisser concourir, pour notre consommation intérieure de fruits du Levant, les navires étrangers avec les navires belges.

En envisageant même la question sous le point de vue exclusif de favoriser la marine nationale, les fruits ne sont point un article sur lequel des droits différentiels élevés lui rapporteront de grands bénéfices. La saison où les fruits, dans les divers pays de production, atteignent le degré de maturité convenable pour l'exportation vers nos contrées, varie suivant que la température a été plus ou moins favorable; et tout l'avantage des spéculateurs consiste à arriver les premiers sur les marchés de consommation. L'expéditeur est donc obligé d'affréter tel navire qui se présente immédiatement, n'importe le pavillon; il ne peut pas attendre l'occasion d'un navire belge, pour peu que cela doive entraîner un délai. Ainsi, en le plaçant dans l'alternative ou de se servir d'un navire belge, ou de payer des droits onéreux, on n'atteindra d'autre résultat que de le forcer à expédier sa cargaison sur un autre pays.

Par tous ces motifs, nous n'avons pu admettre qu'un droit différentiel très-modéré, tant sur les figues que sur les fruits secs et verts en général. Nous l'avons porté à 10 francs par tonneau sur les figues, et quant aux autres fruits, nous proposons de les soumettre à une taxe uniforme de 10 p. °/o à la valeur. La faveur différentielle de 10 p. °/o sur ce droit, sera suffisante pour faire donner la préférence à notre pavillon, toutes les fois qu'il se trouvera en concurrence avec un navire étranger.

Le même intérêt de favoriser nos relations avec le Levant, qui doit faire prévaloir un régime libéral envers les provenances directes par tout pavillon, doit d'un autre côté assurer à ces provenances une protection efficace contre les importations indirectes de la Hollande et de l'Angleterre; et c'est dans cette vue que nous proposons de frapper ces dernières de droits différentiels élevés.

Nous devons signaler à cette occasion un inconvénient qui paralyse le développement du commerce des fruits, surtout des fruits verts. La conservation de ces fruits exige des soins assidus et un magasin dont la température leur soit parfaitement appropriée. On ne peut les placer dans l'entrepôt libre sans les exposer à une grande détérioration. Aussi longtemps que le droit d'entrée n'était que de 3 p. °/o, les oranges et citrons destinés pour l'Allemagne, ou dont la destination était indéterminée, étaient presque toujours déclarés en consommation; mais cela n'est plus possible depuis que la loi du 21 mars 1841 a élevé le droit d'entrée à 10 p. °/o. Par suite de cette majoration, le commerce des fruits verts avec l'Allemagne devrait nous échapper, s'il n'y était porté remède, d'autant plus que le tarif de 3 °/o a été maintenu en Hollande. Si donc nous admettons que les fruits peuvent supporter un droit de consommation de 10 p. °/o, ce n'est qu'à la condition que ce droit ne puisse être destructif du transit. A cet effet, il est indispensable, ou de construire sur les terrains de l'entrepôt libre un local spécialement convenable pour le dépôt et la manipulation des fruits, ou, ce qui serait mieux encore, de faire jouir cette branche du commerce de la faveur de l'entrepôt fictif.

GINGEMBRE SEC. Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance.	100 kil.	» 10	1 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	3 »
HUILES D'OLIVES COMESTIBLES. Directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar.	L'hectol.	»	»	12 »
— D'ailleurs	»	»	»	15 »

La protection due à nos relations avec le Levant, exige également l'admission à un chiffre de droit modéré des huiles importées directement par navires étrangers; la déduction de 10 p. °/o sur un droit de 12 francs, laisse au pavillon national une faveur de 12 francs par tonneau de mille litres, ce qui est suffisant.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme.
MIEL. . . . . Directement des pays de production . . .	100 kil.	8 »	10 »	»
— — Des pays transatlantiques autres que ceux de production	»	10 »	12 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	14 »
POIVRE ET PIMENT. Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	»	8 »	10 »	»
— — Des pays transatlantiques autres que ceux de production	»	10 »	12 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	14 »

Nous avons établi une protection assez forte sur les poivres qui nous arrivent directement, parce que c'est un article de retour des Grandes-Indes, qui jusqu'à présent nous a été fourni presqu'exclusivement par l'Angleterre.

RIZ . . . . . Des Grandes-Indes. Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil.	2 »	4 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	6 »
RIZ $\frac{1}{2}$. . . . . De tout autre pays. Directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar	»	5 »	6 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	8 »

Les riz des Indes sont d'une qualité fort inférieure à ceux des États-Unis; c'est une nourriture très-saine, que le bon marché rend accessible à la consommation des classes peu aisées. Cette considération nous a engagés à réduire le droit sur cette espèce de riz.

Nous avons proposé sur les riz venant directement des Indes une différence en faveur du pavillon national de 25 francs par tonneau, parce que le riz est une des principales ressources pour le retour des navires qui se rendent dans ces parages.

SAFRAN	Tarif actuel.

Nous proposons le maintien du tarif actuel, à cause du peu d'importance de cet article. Il ne nous en arrive annuellement qu'environ 1,600 à 1,800 kilogrammes.

STOCKVISCH . Directement des pays de pêche	100 kil.	» 30	1 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	2 50

Le droit différentiel doit être modéré sur le stockvisch, d'abord parce que c'est un article susceptible d'être transité vers l'Allemagne ou réexporté pour la Méditerranée, ensuite parce que les voyages de Berghen et Drontheim sont trop courts et d'une trop faible importance pour la marine nationale, pour donner lieu à un chiffre élevé de protection qui, en définitive, ne servirait qu'à donner une sorte de monopole au petit nombre de marchands de stockvisch qui possèdent eux-mêmes des navires.

VANILLE.	Tarif actuel.

Cet article nous arrive en trop faible quantité pour qu'un droit différentiel puisse être de quelqu'utilité.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme.
VINS. . . . . De toutes provenances	L'hectol.	»	»	2 » (*)

Aussi longtemps que durera le système restrictif qui régit nos rapports maritimes avec la France, une protection en faveur du pavillon national pour les vins est complétement inutile, puisqu'eu égard aux droits élevés de tonnage qui pèsent sur les navires belges en France et sur les navires français en Belgique, les vins de France continueront à nous arriver à peu près exclusivement par des bâtiments prussiens, suédois et hanovriens, qui profitent ainsi à nos dépens d'un état de choses évidemment préjudiciable aux deux pays.

Quant à la protection de l'importation directe par mer, elle serait une injustice vis-à-vis des provinces rhénanes, dont les vins ne pouvant nous arriver que par l'intermédiaire de la Hollande, ou par terre, payeraient ainsi un droit plus élevé que les vins de tout autre pays, ce qui provoquerait des représailles de la part de la confédération.

Il serait d'ailleurs contraire aux intérêts du Trésor d'imposer davantage les vins par terre que par mer, et de forcer ainsi les vins du Rhin à se diriger sur Rotterdam et de là par mer sur Anvers; car ce serait favoriser la voie de l'Escaut sur laquelle l'État paye, au préjudice de celle du chemin de fer sur laquelle il perçoit.

TOUTES AUTRES DENRÉES exotiques non spécialement tarifées dans la loi actuelle, etc., etc. . . .	»	»	»	»

A supprimer par les raisons déduites dans notre rapport.

BOIS DE FERNAMBOUC. Directement des pays de production.	100 kil.	2 »	4 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	5 »

Ici nous ne proposons qu'une faible protection sur les arrivages directs, parce qu'il est tout de même impossible de la rendre efficace. L'exploitation des bois de Fernambouc est le domaine de la couronne du Brésil; elle est affermée à des Anglais qui trouvent plus d'intéret à en expédier les produits sur leur propre pays. Un droit différentiel, fût-il même élevé, ne détournerait point ces importations au profit de la Belgique.

BOIS D'ACAJOU ET D'ÉBÉNISTERIE. Non dénommés. Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance . . .	100 kil.	3 50	5 »	»
— De pays transatlantiques autres que ceux de production	»	5 »	6 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	9 »
— Sciés en planches ou feuilles d'un centimètre au moins	»	»	»	30 »
MEUBLES	Valeur.	»	»	20 p. %.

Jusqu'à présent la Belgique est demeurée tributaire de la France et de l'Angleterre, pour la plus grande partie de son approvisionnement en bois d'acajou et d'ébénisterie. Les relations étendues que le Havre possède depuis longtemps avec St-Domingue, y attirent de nombreuses cargaisons de ces bois : cette marchandise y est mise en entrepôt, les bonnes parties de chaque cargaison sont successivement vendues à de hauts prix aux ébénistes de Paris. Ce sont ces ventes qui font le bénéfice de l'importateur, et le reste, marchandise de rebut ou défectueuse, est ensuite réexporté, entre autres pour la Belgique.

Le tarif français contribue à imprimer ce mouvement au commerce de bois d'acajou et d'ébénisterie, c'est-à-dire à conserver exclusivement les bonnes qualités dans le pays; car le droit sur ces bois, qui est très-élevé, est établi au poids, au lieu qu'en Belgique cette marchandise est imposée à la valeur. Ainsi le droit que doivent acquitter les mauvaises qualités de bois, étant, proportionnellement aux bonnes qualités, beaucoup plus élevé en France qu'en Belgique, il est naturel que le rebut des chargements se déverse sur notre pays.

Notre position est à peu près la même vis-à-vis de l'Angleterre.

(*) Sauf la réduction pour les vins français, si la convention est adoptée, et qui, moyennant des faveurs réciproques, pourrait être dans la suite concédée également aux vins d'Allemagne.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme.

Ces arrivages indirects nous empêchent de former en Belgique un marché réel de bois d'acajou et d'ébénisterie; car la consommation étant incessamment alimentée par ceux qui nous sont livrés à vil prix par le Havre et l'Angleterre, le négociant qui tire ces bois des lieux de production ou des États-Unis, ne peut très-souvent les vendre qu'à forte perte. Cela est si vrai que la plupart des importations directes de ces derniers temps chôment en magasin à Anvers.

Pour parer autant que possible à ces inconvénients, nous proposons :

1° D'accorder une forte protection aux arrivages de pays transatlantiques, comparativement à ceux des entrepôts d'Europe;

2° D'établir le droit au poids et non à la valeur; autrement il y aura toujours un intérêt à n'expédier sur la Belgique que les mauvaises qualités des marchés de France et d'Angleterre, où elles devraient payer un droit aussi élevé que les qualités de choix. Ce mode d'importation sera également favorable aux intérêts du Trésor; car, comme il est très-difficile pour un employé des douanes qui ne connaît pas spécialement l'article, d'apprécier la valeur des bois d'ébénisterie, l'importateur peut actuellement déclarer la marchandise beaucoup en dessous de sa valeur réelle, sans avoir trop à craindre une préemption qui ne sera appliquée que dans des cas extrêmement rares. Mais comme le pesage par les employés de la douane serait souvent difficile à cause du grand volume des blocs, il conviendrait de statuer que, dans toutes déclarations, un décimètre cube sera pris pour un kilo., soit un mètre cube par 1000 kilogrammes.

La tarification au poids rend indispensable un chiffre spécial pour les bois sciés en feuilles. Le sciage étant une industrie nationale qui mérite d'être favorisée, nous avons cru que ce droit pouvait être assez élevé.

Par suite de ces majorations de tarif sur les bois, il deviendra indispensable d'accorder pour cette marchandise, la faveur de l'entrepôt fictif.

Il nous a paru également que le droit actuel de 6 p. % sur les meubles ne donnait pas une protection assez efficace à la fabrication nationale de meubles, qui est une branche très-intéressante de l'industrie. Une majoration même considérable de ce chiffre ne pouvant d'ailleurs entraîner aucun inconvénient, puisque les meubles étrangers sont un article de luxe que sans doute on peut confectionner dans le pays, nous avons cru que le droit pouvait être porté à 20 p. %; cette charge onéreuse sur une marchandise qui nous arrive presqu'exclusivement de la France, nous ménagera aussi le moyen d'avoir une concession importante à lui offrir lorsqu'il sera question de nouveaux arrangements de navigation ou de douanes.

CÈDRES, BUIS, GAYAC, ÉBÈNE. Des pays de production, d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar.	100 kil.	» 50	1 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	2 »

Ces quatre sortes de bois ne peuvent supporter un droit aussi élevé que les bois d'ébénisterie en général, parce qu'ils sont nécessaires pour plusieurs industries, et ne servent pas, comme les autres, exclusivement à la construction des meubles de luxe.

BOIS DE TEINTURE. Directement d'un pays transatlantique.	100 kil.	» 20	» 70	»
— D'ailleurs	»	»	»	1 »

Le bois de teinture n'est pas un de ces articles sur lesquels on puisse baser des opérations régulières; en général, les navires belges ne vont le prendre aux lieux de production que comme une dernière ressource et à défaut d'un autre fret de retour plus convenable. Ici une faveur différentielle n'est donc pour la marine que d'un intérêt secondaire; et si cette faveur était élevée, elle exposerait l'industrie au danger de voir de temps en temps le marché dépourvu de cette matière première.

D'un autre côté, en consultant la statistique officielle, l'on voit que nous recevons des quantités très-considérables de bois de teinture des États-Unis. Ces bois ne sont ordinairement pas importés en chargement complets, mais en grenier, ou pour servir d'arrimage, et procurent ainsi une économie notable sur le fret. Il serait contraire à nos intérêts de grever ces importations des entrepôts américains, parce que cette charge retomberait ainsi sur les autres marchandises qui forment la partie principale des cargaisons.

Ces considérations nous ont engagés à ne proposer, pour les bois de teinture, que 5 francs de différence par tonneau entre le pavillon national et étranger, et à assimiler pour cet article les importations des entrepôts transatlantiques à celles des pays de production.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme
CENDRES GRAVELÉES. (Potasse, perlasse, védasse). Directement des pays de production	100 kil.	1 25	2 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	3 50

Nous sommes d'avis qu'en soumettant cet article au régime différentiel, il convient de majorer le droit sur les importations indirectes et le pavillon étranger, plutôt que de réduire encore davantage pour le pavillon national venant des lieux de production, celui déjà si minime du tarif actuel. Ce sont des matières premières à la vérité, mais les quantités qui entrent comme ingrédient dans les savons et autres marchandises fabriquées, sont de si peu d'importance comparativement à la valeur de la marchandise elle-même, qu'une légère augmentation de prix de l'article brut ne saurait causer aucun préjudice.

CHANVRE . . . Directement des pays de production, d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar. . .	100 kil.	1 »	1 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	2 »

C'est sans doute par erreur que, dans le tarif de la commission d'enquête, l'importation indirecte sous pavillon national, même celle par canaux et rivières, est traitée plus favorablement que l'importation directe sous pavillon étranger.

CUIRS ET PEAUX en général (verts, salés et secs). Directement des pays hors d'Europe ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar	100 kil.	» 50	1 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	1 50

La légère augmentation de droits que nous proposons sur les cuirs importés par navires étrangers, ne peut en aucune façon porter préjudice à l'industrie nationale.

Nous n'avons pas jugé à propos d'élever davantage le chiffre sur l'importation indirecte, parce que, même sous le tarif uniforme qui nous régit à présent, les entrepôts d'Europe ont contribué à peine pour 1/10 à l'approvisionnement de notre marché de cuirs. C'est donc un article sur lequel la concurrence de ces entrepôts n'est pas à redouter. Il est à remarquer qu'ici la commission d'enquête, déviant de sa règle ordinaire, assimile aux provenances directes, celles des entrepôts transatlantiques.

CUIVRE ROUGE BRUT. Par mer, de toutes provenances . .	100 kil.	» 50	1 50	»
— Par terre ou par canaux et rivières. . . .	»	»	»	1 50
— Toutes autres sortes	Tarif actuel.			

Nous ne proposons pas de protection spéciale pour les provenances directes, parce qu'il est très-difficile de distinguer si les cuivres qui nous arrivent de l'Angleterre sont de production anglaise ou non. Il en résulterait des contestations très-fréquentes avec la douane.

COTONS DES INDES. Directement d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil.	» 20	1 70	»
— D'ailleurs	»	»	»	1 70
Toutes autres espèces. Directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar.	»	» 20	1 70	»
— D'ailleurs	»	»	»	2 20

Nos fabriques ont besoin de coton des colonies anglaises dans l'Inde, et comme nous n'avons pas un commerce suivi avec ces régions, nous sommes dans la nécessité de les tirer de la Grande-Bretagne. Il serait trop onéreux pour l'industriel de devoir payer alors un droit aussi élevé que sur les autres sortes à l'importation des entrepôts d'Europe.

Cependant, les priviléges dont jouissait la compagnie des Indes n'existant plus, nous pouvons espérer, ou de former plus tard des relations directes avec les Indes anglaises, ou bien de recevoir, à la faveur d'un droit différentiel, des consignations directes. Dans cette double hypothèse, il importe que ces relations jouissent d'un encouragement : c'est dans cette vue que nous avons réduit le droit à 20 centimes, également sur les cotons des Indes à l'importation directe par navires belges.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme.
ÉTAIN. . . . . Directement d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil.	1 »	3 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	3 50

Comme article de retour des Grandes-Indes, nous proposons un droit différentiel élevé en faveur du pavillon national.

GOUDRON . . .	Directement des pays de production . . .	2,000 kil.	» 10	2 25	»
—	D'ailleurs	»	»	»	2 50
GRAINES. . . .	De colza et de navette, de chènevis ou de chanvre, de lin et de sésame, par mer . .	30 hectol.	1 50	4 25	»
—	Par terre ou par canaux et rivières . . .	»	»	»	4 25

La distinction si une graine est production du pays dont elle est importée ou si elle a été récoltée ailleurs, est impossible ; par exemple, pour celle de colza du crû de la Hollande, comment la distinguer de celle du Nord ou de l'Oostfrise? Il est donc impossible d'assujettir la branche des graines grasses au système des provenances directes.

Il n'existe d'ailleurs qu'une seule catégorie de provenances directes que, dans l'intérêt de la navigation et de l'industrie nationale, il serait utile d'encourager, c'est celle des graines du Levant; mais on ne pourrait lui donner une protection efficace qu'en établissant des droits élevés sur les graines de tout autre pays. Or, de cette manière on créerait un préjudice réel au commerce des graines de la Baltique et à l'industrie huilière du pays. Le mouvement maritime produit par ce commerce important en serait diminué, et nos exportations vers le Nord en souffriraient nécessairement.

Ces considérations nous ont déterminés à n'établir sur les graines grasses aucun droit différentiel à raison de la provenance.

Les graines se vendant non au poids, mais à la mesure en hectolitres, nous proposons de les imposer par last de 30 hectolitres plutôt que par last de 1000 kilogrammes, afin de mettre le tarif mieux en harmonie avec les usages du commerce.

GRAINES. . . .	De trèfle, de toute provenance.	100 kil.	»	»	2 »

Le droit sur les graines de trèfle, qui n'est aujourd'hui que de fr. 2 12 c[s] par last, peut être porté sans inconvénient à 2 francs par 100 kilogrammes. Cette majoration nous mettra à même d'offrir une concession à la Prusse, lorsqu'il s'agira de conclure un traité de commerce avec cette puissance.

Ce produit nous étant livré pour ainsi dire exclusivement par les pays limitrophes, nous ne voyons aucun motif d'accorder un privilége à son importation *par mer*.

HUILES D'OLIVES.	Destinées aux fabriques, directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar.	L'hectol.	»	»	2 »
—	D'ailleurs	»	»	»	3 »

Cet article doit être admis à des conditions libérales par tout pavillon, d'abord parce que c'est une matière première nécessaire à l'industrie, et qu'elle est de plus un aliment précieux de notre commerce avec le Levant.

HUILES DE POISSON.	De baleine, de chien marin, de foie, de cachalot et de spermaceti, provenant de la pêche nationale	Libre.			
	(Excepté l'huile de foie), non provenant de la pêche nationale, d'un port transatlantique	L'hectol.	7 50	9 »	»
—	D'ailleurs	»	»	»	12 »

Ce ne peut être que par erreur que la désignation *de lieux de production* a été appliquée aux huiles de baleine. Nous croyons que la commission d'enquête a voulu, comme nous, établir le moindre droit sur celles venant de pays transatlantiques.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme

L'on sait que le droit de fr. 12 30 c[s] sur les huiles de baleine, établi par la loi du 21 mars 1841, a été voté en quelque sorte inopinément et sans examen préalable, à la suite d'un amendement proposé durant le cours de la discussion, alors que la proposition primitive du Gouvernement ne tendait qu'à imposer cette graisse de 5 francs par hectolitre. Or, en admettant même que les réclamations exagérées que l'on a élevées sous prétexte de favoriser la fabrication indigène d'huiles végétales, soient fondées, c'est-à-dire, que les huiles de baleine doivent, quant à l'impôt, être assimilées aux huiles de graines venant de l'étranger, l'on n'arrive au chiffre de 12 francs que pour les provenances des entrepôts d'Europe. C'est pour cette seule catégorie de provenances que nous avons admis l'assimilation parfaite aux huiles de graines, c'est-à-dire, le droit de 12 francs par hectolitre; mais une réduction sur ce droit, en faveur des relations directes avec les États-Unis, dont l'importation d'huiles de baleine constitue un des principaux aliments, nous a semblé ne pouvoir rencontrer aucune objection raisonnable.

HUILES DE TÉRÉBENTHINE. De toutes provenances . . .	100 kil.	»	»	2 12

Une tarification différentielle des arrivages indirects serait sans objet, puisque les huiles de térébenthine sont un produit des pays limitrophes.

INDIGO . . . . Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance.	Le kil.	» 05	» 08	»
— D'ailleurs	»	»	»	» 10

L'indigo, comme article d'échange pour nos exportations aux Grandes-Indes, nous a semblé mériter une protection spéciale à l'importation directe. La faible majoration de droits que nous proposons sur les importations des entrepôts, n'est pas de nature à porter préjudice à l'industrie.

PLOMB . . . . En blocs ou saumons, par mer, de toute provenance	100 kil.	» 30	» 80	»
— Par terre ou par canaux et rivières	»	»	»	0 80

Le plomb arrive rarement par voie indirecte; le fret coûte trop, comparativement à la valeur, pour permettre de le décharger d'abord dans un port intermédiaire.

RÉSINEUX . . . Par mer, de toute provenance	100 kil.	» 50	1 50	»
— Par terre ou par canaux et rivières. . . .	»	»	»	1 50

Les États-Unis dominent tellement le marché pour cet article, que l'importation par d'autres voies est presque nulle.

SALPÊTRE BRUT	Tarif actuel.

Cet article est un produit du commerce anglais dans l'Inde; c'est la cause pour laquelle il nous arrive exclusivement par l'intermédiaire de l'Angleterre. Des droits différentiels ne changeraient rien à cet état de choses, et n'exerceraient aucune influence sur notre commerce direct.

SAVON DUR.	Tarif actuel.	
	Ou en chiffre rond . . .	12 75

Le droit de fr. 12 75 c[s] sur les savons est assez élevé pour que la réduction de 10 p. °/o soit une protection suffisante pour le pavillon national sur cet article de cabotage.

Quant à la faveur projetée sur les importations directes, elle est sans objet pour une marchandise que nous recevons principalement de la France.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger	DROIT uniforme
SOUFRE BRUT. Directement des pays de production et d'un port au delà du détroit de Gibraltar . . .	100 kil.	» 20	» 70	»
— D'ailleurs	»	»	»	» 80

Nous avons augmenté légèrement le droit, ce qui ne peut avoir d'inconvénient; car l'article n'est matière première que pour le vitriol, qui ne s'exporte guère, chaque pays le fabriquant actuellement pour sa propre consommation.

HUILE DE FOIE. Directement des pays de production . . .	L'hectol.	» 50	1 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	1 50

Quoique l'huile de foie soit une matière première nécessaire aux tanneries et corroieries, il nous a paru néanmoins que les droits proposés ci-contre ne peuvent nuire à l'industrie. Ces droits sont encore fort inférieurs à ceux établis pour les huiles d'olive destinées aux fabriques.

HUILES . . . . De palme et de coco. Directement des pays de production	100 kil.	1 25	2 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	2 50

Cette marchandise peut sans inconvénient être imposée au poids, parce que la valeur ne varie pas considérablement sur les différentes qualités.

TABACS . . . . Varinas, sans distinction de provenance . .	100 kil.	»	»	25 »
— Autres de pays hors d'Europe, en feuilles ou rouleaux. Directement des pays de production	»	2 50	4 »	»
— D'ailleurs	»	»	»	5 »

Nous ne concevons point par quel oubli étrange des besoins de l'industrie nationale, la commission d'enquête a pu se déterminer à tripler le droit d'entrée sur les tabacs. La fabrication des tabacs est une des branches les plus actives de l'industrie nationale; ses produits se déversent autant et peut être davantage dans les pays limitrophes que dans la consommation intérieure, et tout renchérissement sur la matière première doit nécessairement restreindre ce débouché.

Nous avons donc réduit le minimum du droit au chiffre du tarif actuel.

TABACS D'EUROPE. Sans distinction de provenance . . .	100 kil.	»	»	5 »

Quant aux tabacs de production européenne, nous les avons assimilés à ceux des États-Unis importés des entrepôts d'Europe. De cette manière, les intérêts du commerce et de la navigation seront conciliés avec ceux de l'industrie, qui s'opposent à un droit trop élevé sur les tabacs d'Amersfort, ces derniers servant de mélange avec les différentes sortes d'Amérique.

COTES DE TABAC. Directement des pays de production . .	100 kil.	4 »	5 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	6 50

Cette faveur accordée aux tabacs d'Amérique proportionnellement à ceux d'Europe, sera d'ailleurs un moyen d'engager les États-Unis à favoriser de leur côté les relations avec la Belgique.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national.	PAVILLON étranger	DROIT uniforme.
CIGARES. . . . Directement des pays hors d'Europe . . .	Valeur.	15 p. °/₀.	20 p. °/₀.	»
— D'ailleurs	»	»	»	25 p. °/₀.

Pour les cigares, nous avons préféré faire porter la protection sur les importations de pays hors d'Europe en général, que sur celles des pays de production, parce qu'il est très-difficile de constater leur origine.

SUIFS	Directement des pays de production . .	100 kil.	1 »	1 70	»
—	D'ailleurs	»	»	»	2 50

ARTICLES AJOUTÉS AU TARIF DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

SUMAC	Directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar . .	100 kil.	» 25	» 75	»
—	D'ailleurs	»	»	»	1 »

Mêmes observations que pour les autres produits du Levant.

CACHOU ET TERRA JAPONICA.	Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil.	» 25	1 25	»
—	D'ailleurs	»	»	»	1 50

Comme produit des Indes, les remarques faites au sujet des riz, étains, cassia, etc., lui sont applicables.

CORNES . .	Directement des pays de production . . .	Valeur.	1 p. °/₀.	2 p. °/₀.	»
—	D'ailleurs	»	»	»	3 p. °/₀.
QUERCITRON .	Directement des pays de production . . .	100 kil.	» 25	» 75	»
—	D'ailleurs	»	»	»	1 »
CRINS DE CHEVAL.	Directement des pays de production ou d'un pays transatlantique quelconque . .	»	2 50	4 »	»
—	D'ailleurs	»	»	»	6 »

Les crins sont trop imposés par le tarif actuel; c'est une matière première qui s'exporte en tissus fabriqués sous différentes formes. Elle ne paye en France que fr 2 50 c^{s} et en Angleterre que 6 pences.

Nous avons porté le droit différentiel à un chiffre assez élevé parce que c'est un objet volumineux de retour de la Plata et du Brésil.

ROGNURES DE CUIRS.	Directement de pays transatlantiques.	Valeur.	1 p. °/₀.	2 p. °/₀.	»
—	D'ailleurs	»	»	»	3 p. °/₀.
ROTINS	Directement des pays de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance.	100 kil.	» 40	1 20	»
—	D'ailleurs	»	»	»	1 50

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	PAVILLON national	PAVILLON étranger.	DROIT uniforme
MARBRES BRUTS. Par mer, de toutes provenances . . .	Valeur.	3 p. °/₀.	4 p. °/₀.	»
— Par rivière ou par terre	»	»	»	4 p. °/₀.

Le droit de 6 p. °/₀ sur les marbres étrangers n'était pas trop élevé lors de l'adoption du tarif actuel, parce qu'à cette époque il ne frappait que sur la consommation intérieure de cet article de luxe. Mais depuis quelques années il s'est créé dans le pays des établissements importants qui confectionnent, pour être exportés, des cheminées, statues, et autres objets en marbre tant étranger qu'indigène. Ces établissements sont susceptibles de prendre beaucoup d'extension, et il est d'autant plus important de les encourager par une modération de droits sur la matière brute, qu'ils procurent un excellent fret de sortie et viennent ainsi en aide à nos exportations en général.

LAINES . . . . Directement d'un pays transatlantique, de l'Espagne, du Portugal ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar.	Valeur.	½ p. °/₀.	1 p. °/₀.	»
— D'ailleurs	»	»	»	1 ½ p. °/₀.

Pour les laines comme pour toute autre marchandise, nous avons intérêt à créer un grand marché tant pour notre consommation que pour le transit vers la France et l'Allemagne, et à favoriser notre propre commerce d'échange.

Il nous est beaucoup plus avantageux de recevoir les laines de l'Espagne, du Portugal, du Levant et de l'Amérique du Sud en droite ligne, que par voie indirecte. Il y a donc lieu de soumettre cet article, aussi bien que les autres matières premières, au système différentiel, et les droits que nous proposons sont si minimes, que l'industrie nationale ne pourra pas s'en ressentir. Elle y profitera au contraire, parce que cette défaveur sur les arrivages des entrepôts voisins encouragera les spéculations directes, et devra amener ainsi sur notre marché un plus grand assortiment de laines de toutes espèces.

Nous faisons payer le droit le plus élevé aux laines de Hollande et de l'Allemagne, pour avoir une concession de plus à offrir en échange des avantages commerciaux que nous avons à réclamer de ces deux pays.

FANONS DE BALEINES (bruts). De pays transatlantiques. .	100 kil.	10 »	11 50	»
— D'ailleurs	»	»	»	20 »
— Coupés et apprêtés	»	»	»	40 »

Les fanons sont un article de retour des États-Unis qu'il importe de favoriser, d'autant plus qu'il laisse au pays tous les frais de la main-d'œuvre, et que les résidus peuvent être utilisés dans la mercerie et en petits objets de luxe. L'uniformité du droit actuel, fixé à 6 p. °/₀ aussi bien sur les fanons coupés et apprêtés que sur les fanons bruts, permet aux établissements français de nous fournir ces premiers à des prix tels, que nos fabricants de baleines devront fermer leurs ateliers. Il est donc indispensable de parer à cet état de choses, si l'on ne veut voir les importations de fanons bruts cesser entièrement.

ARTICLES non dénommés.	Tarif actuel.

Ainsi que nous l'avons exposé dans les considérations générales, nous proposons de n'appliquer le système de droits différentiels qu'aux marchandises que nous avons spécifiées.

Pour les autres, ou elles sont de produits de pays limitrophes, ou bien leur importation de contrées lointaines est d'une importance minime. Le droit différentiel serait donc sans objet, et sur quelques articles il produirait des inconvénients réels.

POUR COPIE CONFORME :

Le secrétaire de la chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

PAUL DIERCXSENS.

Namur le 20 août, 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE NAMUR,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à vos dépêches des 25 mai, n° 5260, et 25 juillet, n° 5699, nous avons l'honneur de vous informer que jamais nous n'avons été appelés à donner notre avis sur le projet d'application du système des droits différentiels proposé par la commission d'enquête, et que le taux de ces droits ne nous avait même jamais été communiqué avant vos dépêches susdites.

Aujourd'hui, Monsieur le Ministre, que vous désirez avoir notre avis sur ce projet, nous devons d'abord vous faire remarquer que les observations que l'examen de ce tarif nous a suggérées ne peuvent tomber sur chaque article en particulier, mais bien sur l'ensemble du système en général, parce que, ainsi que nous avons déjà eu occasion de le dire, nous ne nous croyons pas suffisamment compétents pour nous occuper de semblables questions.

Nous avons observé que, dans le tarif dont il s'agit, généralement le pavillon national était *grandement* favorisé, surtout pour les provenances directes.

Cela paraît devoir provoquer chez nous des spéculations maritimes plus étendues et faire arriver sur nos marchés une plus grande quantité de marchandises étrangères de provenances directes, qui reviendront chez nous à des prix moindres que les marchandises qui nous arrivent en seconde main.

L'exportation des produits de nos fabriques pourra aussi y trouver son avantage.

Il serait impossible de se prononcer sur le chiffre de chaque article séparément; il faudrait pour cela avoir fait une étude spéciale de chacun de ces articles, et ceci s'applique à ce que nous avons dit ci-dessus concernant notre compétence. Toutefois nous devons faire remarquer que c'est sans doute par erreur qu'à l'article *épiceries*, on indique le droit à 18 p. % de la valeur, sous pavillon national, et à 12 p. % sous pavillon étranger. On a probablement interverti les chiffres d'une colonne à l'autre.

Pour ce qui a rapport aux vins, le traité qui vient d'être conclu avec la France rend inutiles les observations que l'on pourrait avoir à présenter sur le droit d'entrée sur les vins qui arrivent par terre et par les rivières et canaux.

Les membres de la chambre de commerce :

Le Secrétaire, *Le Président,*

A. BRUNO, FILS. LEMIELLE-MASURE.

Arlon, le 7 septembre 1842.

LA DÉPUTATION PERMANENTE DU CONSEIL PROVINCIAL DE LUXEMBOURG,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 25 mai 1842, 3me division, nº 5260, vous nous faites l'honneur de demander notre avis sur le projet d'application du système des droits différentiels proposé par la commission d'enquête.

Nous avons déjà eu occasion de vous le déclarer, ce projet, qui concerne plus spécialement le commerce maritime, nous est à peu près étranger, et, sous ce rapport, nous sommes peu compétents pour reconnaître en quoi et jusqu'à quel point les relations commerciales de la Belgique avec les peuples transatlantiques pourraient en être favorisées.

Mais il est un autre point de vue sous lequel ce projet nous intéresse plus spécialement.

Les droits différentiels y sont établis sous trois rapports :

Importations maritimes;
Importations par canaux et rivières;
Importations par terre.

Or, le projet établissant une échelle de droits sous ces trois rapports, tend à favoriser le commerce maritime et surtout ce commerce sous pavillon national.

Mais en proposant cette échelle de droits, le projet ne vient-il pas apporter de graves changements au tarif actuel des importations par terre, en ce qui concerne nos relations obligées soit avec la France, soit avec les douanes allemandes? Telle est la question que nous devons examiner.

Nous n'avons aucune observation à faire pour tous les articles de consommation qui arrivent dans la province de l'intérieur du royaume; mais il en est d'autres qui nous viennent directement de la France et de l'Allemagne, et que nous continuerons de recevoir directement de ces pays, nonobstant l'adoption du projet de tarif différentiel de la commission d'enquête, parce que nous les recevrons plus promptement et avec des frais de transport moins élevés; or, pour ces articles, l'intérêt de la province est de voir maintenir, sans augmentation aucune, le tarif des droits actuels à l'importation par terre.

Nous allons parcourir quelques-uns de ces articles, en les prenant dans l'ordre du projet de la commission, et l'on reconnaîtra de suite quelles énormes augmentations on propose à l'importation par terre.

		fr. c.
EAUX-DE-VIE.	Droit d'importation par terre d'après le tarif actuel, l'hect.	2 12
	D'après le projet	4 »
FRUITS SECS.	D'après le tarif actuel.	3 p. cent.
	D'après le projet	28 p. cent.
FRUITS VERTS.	Qui nous viennent de la Moselle et du pays de Metz, d'après le tarif actuel.	3 p. cent.
	D'après le projet	25 p. cent.
HUILES COMESTIBLES.	D'après le tarif actuel, l'hectolitre.	2 12
	D'après le projet.	18 »
MIEL	D'après le tarif actuel, 100 kilogrammes.	2 12
	D'après le projet	16 »
VINS	Qui nous viennent du Rhin, de la Sarre, de la Moselle, de la Bourgogne, des pays de Metz et de Bar, d'après le tarif actuel, l'hectolitre	2 »
	D'après le projet	4 »
BOIS D'ÉBÉNISTERIE.	Le noyer, le cerisier, d'après le tarif actuel	2 p. cent.
	D'après le projet	18 p. cent.
CENDRES GRAVELÉES.	D'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes	1 69 et 1 06
	D'après le projet	3 »
CHANVRE EN MASSE.	D'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes	1 37
	D'après le projet	2 »
CUIVRE	Qui nous vient principalement d'Allemagne, d'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes.	1 27
	D'après le projet	5 »
ÉTAIN BRUT	De même provenance, d'après le tarif actuel, les 100 kilogr.	3 18
	D'après le projet	5 »
GOUDRON	De même provenance, d'après le tarif actuel, le last	2 12
	D'après le projet	4 »
GRAINES DE COLZA, ETC.	Qui nous viennent de France, d'après le tarif actuel, le last.	3 18 et 4 24
	D'après le projet	5 50
GRAINES DE TRÈFLE.	Même provenance, d'après le tarif actuel, le last.	2 12
	D'après le projet	4 »
HUILE DE TÉRÉBENTHINE.	D'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes	2 12
	D'après le projet	5 »
PLOMB BRUT	Provenance d'Allemagne, d'après le tarif actuel, les 100 kilogr.	0 53
	D'après le projet	2 50
RÉSINEUX	D'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes.	0 84
	D'après le projet	2 »
SAVON DUR.	D'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes.	12 72
	D'après le projet	18 »
SOUFRE BRUT	D'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes.	0 42
	D'après le projet	2 »
TABAC D'EUROPE.	Provenance directe d'Allemagne, d'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes	5 »
	D'après le projet	18 »
SUIFS.	D'après le tarif actuel, les 100 kilogrammes.	1 69
	D'après le projet	5 »

On comprend très-bien que, pour des articles que nous avons à nos frontières de France et d'Allemagne, aux lieux mêmes de production et au meilleur compte possible, nous n'irons pas les demander dans les ports belges, de quelques faveurs que jouisse le commerce maritime, même sous pavillon national, car nous aurions à supporter de doubles frais de transport fort inutiles.

Si donc il y a lieu d'adopter un système de droits différentiels, pour encourager et favoriser les relations commerciales maritimes de la Belgique, nous devons, dans l'intérêt du Luxembourg, demander que ce système soit conçu et adopté, sans rendre plus désavantageuses ou impossibles nos relations obligées avec la France et l'Allemagne, c'est-à-dire, sans rendre plus coûteuse l'entrée des marchandises que la province, à raison de sa position excentrique, est forcée de tirer de ces deux pays directement et par terre.

Il nous semble que, dans tout état de choses, le tarif des frontières de terre, du moins pour certaines frontières et certaines marchandises, ne devrait pas être augmenté, autrement ce serait avantager une partie de la Belgique au détriment d'une autre partie; ce qui ne peut pas être admis.

Nous croyons donc, Monsieur le Ministre, devoir nous borner à ces seules observations, laissant à la sollicitude bienveillante du Gouvernement le soin de défendre nos intérêts provinciaux dans une question dont nous ne nous dissimulons pas toute la gravité.

La députation du conseil provincial,

ORBAN, présid[t].

Par la députation :

PROTIN, greffier.

Anvers, le 27 septembre 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme complément de notre rapport sur le système de droits différentiels présenté par la commission d'enquête, nous croyons devoir vous soumettre quelques réflexions sur une question grave que cette commission semble avoir perdue de vue, et qui néanmoins est intimement liée à tout régime protecteur de la navigation nationale, celle s'il est utile ou préjudiciable aux intérêts du pays de permettre la nationalisation des navires étrangers.

Un principe sur lequel notre chambre partage entièrement l'avis du rapporteur de la commission d'enquête, c'est que la marine nationale vient plus efficacement en aide au commerce national et spécialement au commerce d'exportation que les navires étrangers, et qu'ainsi le pays entier est intéressé à ce que notre navigation puisse prendre une part plus importante à l'approvisionnement de notre marché intérieur, vu que ce sont les retours qui facilitent les exportations. C'est cette considération qui nous a déterminés à appuyer l'établissement d'un système modéré de droits différentiels en faveur des arrivages directs sous pavillon belge.

Pour que ce système de droits différentiels puisse rapporter ses fruits, il est nécessaire que le nombre des navires nationaux augmente considérablement, afin d'être en rapport avec l'étendue de nos relations. Or, si cet accroissement doit s'opérer exclusivement au moyen des navires que l'on construira sur nos chantiers, il n'arrivera que très-lentement, et l'industrie nationale restera privée, pendant bien des années encore, de ce concours efficace d'un grand nombre de navires belges et des avantages que peuvent présenter leurs armateurs pour les expéditions vers les différentes régions du globe, avantages qu'elle était fondée à attendre de la réforme de notre régime commercial.

Si, au contraire, on permet la nationalisation des navires étrangers, la protection que le nouveau tarif différentiel accordera au pavillon national, jointe au bas prix auquel, dans certains pays, on peut se procurer des navires de bonne et solide construction, stimulera doublement les armateurs à se pourvoir sans retard d'un nombre de navires proportionné à leurs moyens et aux relations qu'ils peuvent se promettre d'exploiter avec bénéfice.

La certitude de pouvoir obtenir le pavillon national pour des navires étrangers, aura encore l'avantage d'exciter les maisons de commerce à s'intéresser dans les armements. Un négociant dont les affaires sont de nature à pouvoir utiliser régulièrement deux ou trois navires belges, se décidera difficilement à faire construire un navire neuf, d'abord parce que la dépense est trop forte, et surtout parce que ses travaux ne lui permettent pas ces soins et cette sur-

veillance continuelle sans lesquels on est exposé à être trompé sur la qualité des matériaux, et à avoir un navire dont la construction ne répond point aux frais qu'il a coûté.

Il en sera autrement lorsqu'il pourra profiter des circonstances pour acheter à un prix modique un navire étranger ayant déjà subi ses épreuves. Et ces circonstances sont plus fréquentes qu'on ne pense. Il arrive, surtout pendant des crises commerciales, qu'un armateur étranger est contraint par des créanciers de vendre ses navires à grande perte; il arrive qu'un capitaine chargé d'une lettre à la grosse ne peut se libérer que par la vente de son navire; il arrive que dans tel ou tel pays les constructions navales ont reçu un développement exagéré qui fait chômer une partie des navires dans les ports d'armement. Donnons-nous la faculté de mettre de telles occasions à profit, ce sera une véritable prime qui engagera beaucoup de négociants à se faire en même temps armateurs.

Il est d'ailleurs suffisamment reconnu que la construction navale coûte plus chère en Belgique qu'aux États-Unis, en Prusse et dans plusieurs pays du Nord de l'Europe; il s'en suit que le fret de ces différents pavillons est généralement plus bas que le nôtre. Ne convient-il pas de mettre le commerce national à même de s'approprier ces avantages naturels de nos rivaux?

La protection du tarif en faveur de la marine nationale devra être plus ou moins élevée en proportion de la cherté relative de notre marine : or, cette protection, sous quelque forme qu'on l'établisse, porte toujours un préjudice soit au trésor public, soit au consommateur; elle tend à quelques égards à restreindre nos relations en général, et la prospérité qu'elle peut créer est toujours plus ou moins précaire, puisqu'un changement de tarif peut la faire disparaître. Il importe donc de mettre tout en œuvre pour rendre notre navigation plus économique et la faire approcher autant que possible de la supériorité que présentent sous ce rapport certains pavillons étrangers; cela nous mènera à atténuer les sacrifices que la conservation de la marine nationale oblige d'imposer à d'autres intérêts belges.

Ainsi la nationalisation des navires étrangers réalisera *plus promptement, plus complétement, et d'une manière plus conforme aux intérêts généraux du pays*, ce grand accroissement de la marine nationale, dont la haute utilité a été constatée par l'enquête.

Nous proposerions néanmoins, afin de laisser à la construction de navires neufs une protection équitable, d'établir un droit d'entrée assez élevé sur les navires étrangers auxquels on concèderait le pavillon. Cette protection lui est due, parce qu'il importe, pour conserver la réputation de notre marine, qu'elle reste composée, pour une bonne part, de bâtiments construits sur nos propres chantiers.

On aurait tort de croire que la nationalisation de navires étrangers porterait préjudice aux constructions navales. L'on peut évaluer que l'entretien, pendant 10 années, de deux navires achetés à l'étranger, compense et au delà, en main-d'œuvre et en emploi de matériaux et de produits indigènes, la construction d'un navire sur nos chantiers et son entretien pendant le même espace de 10 ans. Dès lors, si le système que nous proposons ne faisait entrer dans la marine nationale, au bout de quelques années, qu'un nombre de bâtiments étrangers double de ceux que l'on aura construits de moins en Belgique, il n'y aurait point de désavantage pour les constructions navales, et les différentes industries qui s'y

rattachent; mais il est certain que la construction de navires neufs ne diminuera pas à raison de la moitié des navires que l'on achètera à d'autres nations. Le résultat de la mesure sera donc favorable à la prospérité de nos chantiers, comme il le sera évidemment pour la navigation et les armements.

On ne doit point perdre de vue d'ailleurs que les intérêts de la construction navale se trouvent ici en présence de ceux bien plus importants encore de l'industrie belge en général, toutes les branches qui travaillent pour l'exportation ayant un même intérêt à ce que le pays soit mis en possession, et cela dans le plus bref délai, des bienfaits que doit amener une navigation nationale nombreuse et économique.

Et après tout, nous ne voyons point que la construction de navires neufs ait droit, plutôt que toute autre branche de l'industrie, à un *monopole*, à l'*exclusion du produit étranger*. Pourquoi doit-il être moins permis de s'approprier un navire étranger pour un usage national, moyennant un droit d'entrée, que toute marchandise quelconque fabriquée en pays étranger?

Le système que nous proposons n'est pas nouveau. Il est adopté en Prusse, où tout navire étranger peut être nationalisé moyennant un droit de 30 francs par tonneau de jauge (12 gros ou fr. 1 50 c^{s} par quintal). Il l'est également en Hanovre où le droit est, pour les navires entièrement gréés, de 8 thalers ou 30 francs par last de 2 tonneaux de jauge, si le navire est neuf, et 4 thalers ou 15 francs, s'il est vieux; ce droit se réduit de moitié pour les navires non gréés.

Il se fonde d'ailleurs sur nos propres lois maritimes. Le Gouvernement possède, en vertu de l'article 2 de la loi du 14 mars 1819, la faculté de naturaliser des navires étrangers, pour autant que les intérêts du commerce et de la navigation l'exigeront.

En exécution de cette disposition, un bon nombre de navires étrangers ont été nationalisés sous le régime hollandais, surtout dans les années où la navigation commença à prendre un grand essor. Le Gouvernement belge a de même nationalisé plusieurs navires étrangers; et, voulant se conformer entièrement à l'esprit de la susdite loi, il a presque toujours pris une enquête préalable sur l'utilité ou le préjudice que la nationalisation aurait pu occasionner au commerce et à la navigation.

Nous ne demandons que l'application du principe posé par la loi de 1819; nous proposons d'admettre, comme système général, que les navires étrangers pourront recevoir des lettres de mer, moyennant un droit à payer à l'État, parce qu'il nous semble démontré que les intérêts du commerce et de la navigation le réclament.

Quant à la quotité de ce droit d'entrée, nous proposons, Monsieur le Ministre, de le fixer à 25 francs par tonneau de jauge; ce qui, sur un navire de 200 tonneaux, ferait 5,000 francs. Nous croyons que ce chiffre n'empêcherait point les armateurs d'utiliser les occasions d'achats favorables à l'étranger qui se présentent assez fréquemment. Il laisserait d'un autre côté un encouragement suffisant à la construction de navires neufs. Cette industrie serait encore beaucoup plus favorisée qu'elle ne l'est en Prusse, bien que le droit y monte à 30 francs, puisque chez nous cette protection est cumulée avec des primes de construction.

Nous pensons que le droit doit être uniforme sur le tonnage, quelle que soit la valeur ou l'âge du navire; de cette manière il sera proportionnellement beaucoup plus élevé sur les navires vieux et sur ceux dont la construction laisse à

désirer; et l'on aura la garantie que les navires de très-bonne qualité seront les seuls pour lesquels le bénéfice du pavillon sera réclamé.

Nous serions également d'avis, dans le but d'éloigner les navires trop faibles qui jetteraient du discrédit sur notre marine marchande, de statuer que la nationalisation ne sera pas accordée aux navires dont la quille, la carlingue, l'étrave, l'étambot et les membrures ou l'un desdits objets seraient en bois de sapin.

Enfin, Monsieur le Ministre, comme on ne peut estimer que sur des données très-incertaines, les effets que produira une telle mesure, quant au nombre et à l'espèce de navires qui recevront le pavillon, nous proposerions de ne lui donner qu'une durée provisoire de deux années.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Le Secrétaire, PAUL DIERCXSENS.

Le Vice-Président, TH. DE COCK.

Liége, le 13 octobre 1842.

LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE LIÉGE,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous adresser l'avis de la Chambre sur la question des droits différentiels. Les divers et nombreux intérêts qui se trouveraient froissés et compromis par l'adoption du système proposé par la commission d'enquête parlementaire, ont exigé un laborieux examen qui excusera, nous aimons à le croire, le retard qu'a essuyé l'envoi de notre travail.

La grande publicité donnée aux documents en faveur des droits différentiels et l'assurance avec laquelle ses partisans affirment qu'ils ont répondu victorieusement aux objections soulevées, nous font désirer que notre rapport soit imprimé et qu'il nous en soit envoyé un certain nombre d'exemplaires détachés, pour distribuer au commerce et à l'industrie de notre province.

Nous vous prions de nous faire connaître, Monsieur le Ministre, si telle est votre intention, et dans le cas contraire, nous autoriser à le faire imprimer. La Chambre prendrait immédiatement cette résolution, malgré l'exiguité d'un Budget de 1500 francs pour toutes ses dépenses, parce que la question de la Meuse est d'une si haute importance pour la province de Liége, que nous considérons comme un devoir indispensable de faire connaître à nos concitoyens l'opposition faite par la Chambre à l'établissement des droits différentiels.

Veuillez agréer, Monsieur, le Ministre, l'assurance de notre considération très-distinguée.

Par la Chambre :

Le Secrétaire,

FRÉD. GILMAN.

Le Président,

J.-J. ORBAN.

Liége, le 7 octobre 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE LIÉGE,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

La Chambre de commerce de Liége, consultée par la commission d'enquête parlementaire sur l'opportunité de créer un système de droits différentiels, a émis une opinion négative qui a été unanimement appuyée par le suffrage des industriels et des négociants de cette ville, invités à prendre part à la discussion de ce projet.

Dans la réunion des délégués des chambres de commerce, présidée par M. Liedts, votre prédécesseur, nous avons persisté dans notre opinion, les faits qui se sont accomplis, les discussions qui, depuis lors, se sont engagées à ce sujet, n'ont fait qu'ajouter à nos convictions premières.

Jusqu'à présent, Monsieur le Ministre, la chambre s'était trouvée en présence de contradicteurs préparés à la lutte et décidés à l'avance à faire triompher un système, fruit de longues et persévérantes préoccupations; pour la plupart d'entre eux, ce n'était plus un problème à résoudre, mais une question jugée. Telle est, en effet, l'impression que laissera dans tout esprit impartial la lecture du rapport fait par M. de Foëre au nom de la commission d'enquête, et adressé à la Chambre des Représentants.

Appelés par vous, Monsieur le Ministre, à déduire de nouveau notre opinion, la discussion se trouve placée sur un autre terrain; elle se dégage de tout intérêt étranger au commerce et à l'industrie, de toute sympathie de localité, pour ne conserver que le caractère d'utilité générale.

C'est, pleins de cette pensée, que nous entrons en matière, et que nous nous efforcerons de prouver que nous avons (quoiqu'en dise l'auteur du rapport de l'enquête) compris les questions qui nous étaient soumises, et que nous en avons apprécié la portée. En nous livrant à ce travail, nous n'avons ni la prétention ni le loisir de rencontrer toutes les objections qu'a soulevées la commission d'enquête, d'examiner toutes les modifications apportées aux bases primitives du système différentiel, qui se complique, du reste, au point qu'il est impossible de poser la question d'une manière nette et précise. Ce qu'il importe à la chambre de commerce de Liége de démontrer, c'est que ce tarif, se substituant aux lois douanières, serait considéré comme le régulateur de la politique commerciale de la Belgique, qu'il entraverait les transactions mercantiles, réagirait au détriment de l'industrie, consacrerait à l'égard des fleuves autres que l'Escaut, une révoltante injustice, et constituerait une véritable anomalie au régime économique qui de tout temps a prévalu dans les provinces belges.

§ I.

La chambre de commerce de Liége, en repoussant l'application de la législation exceptionnelle qu'on propose, en demandant le maintien de celle qui existe, sauf la révision nécessaire et les modifications utiles du tarif actuel de douanes, reste fidèle à ses anciennes traditions, aux principes d'une liberté de commerce modérée, sagement combinée avec la position et l'étendue du royaume, susceptible de s'adapter aux besoins de la production agricole et industrielle, de nous concilier la bienveillance des nations, et de nouer avec elles des relations commerciales.

Tant que la science économique a été réduite à l'état de théorie, elle a subi toutes les capricieuses vicissitudes des connaissances purement spéculatives; l'intérêt personnel, l'intérêt mal entendu des Gouvernements, en ont dénaturé la véritable portée; elle a prêté des arguments aux systèmes les plus hostiles les uns aux autres. De nos jours, l'union douanière de l'Allemagne a donné une valeur pratique aux déductions de la science; le marché agrandi au profit des divers États de cette vaste contrée, par la suppression des barrières fiscales qui paralysaient le mouvement des échanges, y a créé, comme par enchantement, les diverses branches de la fabrication; en moins de dix ans elles ont acquis un développement tel, qu'elles se sont non-seulement rendues maîtresses du marché intérieur, mais qu'elles exportent, avec un succès croissant, leurs produits manufacturés.

Cette émancipation de l'industrie allemande, issue d'une saine application des doctrines économiques, a donné à ce pays une consistance politique, une importance commerciale dont les nations les plus puissantes se sont émues.

L'Angleterre a compris que sa suprématie mercantile était menacée; les hommes politiques les plus considérables de la Grande-Bretagne, les Hume, les Mac-Grégor, les Bowring, les Porter, les Herries, les Graham, ont reçu la double mission de rechercher les moyens de neutraliser l'effet de l'union douanière, et de constater les causes de la décroissance des exportations nationales.

Il est résulté de cette enquête que la perte des débouchés doit être attribuée à l'élévation des douanes anglaises; que le refus de recevoir les produits agricoles et forestiers en échange des fabricats que la Grande-Bretagne importait dans les diverses principautés de l'Allemagne, a beaucoup contribué au développement industriel de ces divers États.

L'enquête signala en outre les États-Unis, dont les produits ne peuvent pénétrer en Angleterre, comme prêts à adopter un tarif de plus en plus exclusif, et le Brésil se disposant à prendre des mesures analogues à l'expiration de son traité de commerce, qui a lieu en 1844.

Tels sont les faits que révèle le travail de la commission d'enquête instituée par le Gouvernement anglais, et dont les conclusions tendent à une forte réduction du tarif douanier; ce vœu a été également partagé par les chambres de commerce de Londres, de Manchester, de Liverpool, de Birmingham, etc.

Les mêmes opinions se manifestent en France, la nécessité de modifier le système commercial en vigueur a été proclamée au sein de la Chambre des Pairs,

par M. le comte de St-Cricq, qu'on peut à bon droit considérer comme le chef de la secte des prohibitionnistes (*).

Les publicistes français ont pris à tâche de prouver que le régime d'une sage liberté de commerce pouvait seul seconder d'une manière durable l'industrie, et améliorer le sort du consommateur, dont le bien-être a été assez longtemps sacrifié aux exigences de la fabrication; suivant eux, le système économique de Colbert a besoin d'être élargi et placé au niveau des transactions actuelles.

Lors du dernier traité de commerce et de navigation conclu entre la Hollande et la France, les industriels de ce pays, qui ont confiance dans l'avenir de leur fabrication, regardaient comme un bienfait les dérogations qu'on se proposait d'apporter au tarif différentiel.

Alors que de toutes parts le système prohibitif est battu en brèche, que la science et l'expérimentation s'accordent à la fois pour le répudier, n'est-il pas étonnant de voir les efforts que l'on tente en Belgique pour remettre en pratique des notions vieillies, que la saine économie publique repousse, que le bon sens du pays désavoue, parce qu'il comprend que les applications n'en sauraient être que désastreuses?

La loi sur les céréales et sur le bétail étranger a servi d'initiative à ce malencontreux système; serait-ce pour justifier la protection dont jouit la rente territoriale ou du moins pour lui enlever son caractère exceptionnel, qu'on s'efforce de le généraliser et de l'étendre à certaines branches de l'industrie et de la navigation? C'est un fait digne de remarque, que la demande des mesures restrictives part presque toujours du même point; ce sont les mêmes hommes, les mêmes intérêts qui se coalisent et réclament avec une insistance égale l'organisation d'une douane qui envelopperait dans son rayon la moitié de la ville de Liége; l'estampille, qui ferait revivre les despotiques perquisitions, l'odieuse violation du domicile qu'autorisaient les droits réunis de l'empire; la prohibition de la sortie du lin brut, mesure insensée, qui aurait pour conséquence de compromettre à la fois le présent et l'avenir de la culture du lin et de l'industrie à laquelle il sert d'élément et de matière première; comme s'il n'était pas démontré que la production progresse avec la consommation, que loin d'être en retard, souvent même elle la déborde au lieu de s'équilibrer l'une l'autre. Comment les tisserands de la Flandre pourraient-ils se plaindre de la cherté du lin, alors que les Anglais le leur achètent, l'importent chez eux à grands frais, le convertissent en fil et en toile, et reviennent, en acquittant les droits de douane, nous les revendre à des prix inférieurs aux nôtres! Empêcher la sortie du lin, c'est en arrêter la production.

Ce n'est pas là que réside la cause du mal; que le fabricant se rassure : plus le lin sera demandé, plus la Belgique en cultivera; le secret de notre infériorité, c'est notre éloignement à quitter le sentier de la routine, à substituer la filature mécanique au filage à la main, à adopter les agents à l'aide desquels l'Angleterre obtient une réduction considérable dans la fabrication linière.

Qu'en serait-il aujourd'hui de la fabrication du drap, si au lieu de déposséder le rouet de son monopole industriel, d'utiliser les procédés nouveaux, nos manufacturiers de Verviers s'étaient obstinés à n'employer que l'ancien système de tissage et de filature?

(*) Chambre des Pairs, séance du 27 août 1840.

Qu'en serait-il de l'industrie métallurgique, si nos maîtres de forges avaient persévéré à ne produire que de la fonte au bois, en se fondant sur ce que la qualité en était supérieure à celle que donne le coak?

Qu'en serait-il enfin d'une foule d'autres industries, dont une invention ou un perfectionnement a modifié le mode de production, si, se raidissant contre tout progrès, au lieu d'en tirer parti, nos fabricants s'étaient bornés à se plaindre, à pétitionner, à étaler, au lieu de la soulager, la misère de trente à quarante mille ouvriers, à demander l'exclusion des produits similaires? Ces palliatifs d'un moment étant impuissants à déraciner le mal, les nouveaux progrès de l'industrie étrangère auraient bientôt neutralisé l'effet de la prohibition; les capitaux auraient émigré, l'industrie aurait déserté la Belgique? Que peuvent les droits protecteurs contre la marche incessamment envahissante de la perfectibilité industrielle? Qu'on ne croie pas que la convention récemment conclue avec la France puisse relever longtemps le filage manuel. Vouloir imprimer à l'industrie un mouvement de recul, c'est se préparer de nouvelles et d'amères déceptions.

Ce sont les mêmes intérêts qui sollicitent pour la Belgique des droits protecteurs, et qui se félicitent de voir la France se relâcher en faveur de l'industrie linière des rigueurs prohibitives! Nous avons assez chèrement acheté cette concession de la France, pour être convaincus que cette puissance, pas plus que la Hollande et les Amériques, ne subiront pas sans se récrier et sans user de représailles, un tarif qui entraverait leur navigation.

Dans de grands empires, tels que la France, la Russie, les États confédérés de l'Allemagne, où la consommation est alimentée par une population nombreuse, où les productions du sol et de l'industrie sont placées dans des conditions qui permettent de mutuels et lucratifs échanges, qui présentent des débouchés suffisants, l'existence des lois prohibitives se conçoit et peut jusqu'à un certain point trouver une justification logique, vu que, pour ces nations, le marché de l'intérieur se rapproche du marché universel.

Pour pouvoir faire l'application d'une législation étrangère, il faut qu'il y ait analogie entre le pays auquel on l'emprunte et celui auquel on veut l'approprier, sinon c'est admettre que toute forme de Gouvernement, par exemple, convient indistinctement à toutes les nations, quelle que soit la différence des mœurs, de civilisation, de climat, par cela seul que ces formes de Gouvernement existent chez d'autres peuples. On invoque l'histoire commerciale des nations étrangères; on se dit: Ayons des droits différentiels, puisqu'il en existe en France et en Angleterre; mais ces deux puissances possèdent des colonies, qui, sous de nombreux rapports, font partie intégrante du royaume; les relations entre elles et la mère patrie sont obligatoires; l'une et l'autre offrent un mutuel débouché à leurs produits respectifs; le droit d'approvisionner la colonie impose l'obligation de prendre les productions de celle-ci en retour. On conçoit, que pour développer et rendre durable ce système d'échange, on ait, par des droits différentiels, encouragé la navigation vers les possessions d'outremer par l'établissement d'un droit différentiel; sans cette prime, le commerce aurait été s'approvisionner là où la marchandise pouvait s'obtenir et s'exporter à moins de frais.

La communauté d'intérêt qui existe entre la colonie et la mère patrie neutralise l'effet de la prime; elle se paye et se compense par les avantages que donnent

les échanges obligés entre ces deux pays, se confondant en une même nation.

La preuve que la France considère les droits différentiels non-seulement comme un moyen de développer la marine marchande au profit de la marine militaire, mais aussi comme une nécessité dérivant de ses possessions coloniales, résulte de son propre tarif, dont la prime grandit en raison de l'éloignement de la colonie; la preuve que cette mesure y est envisagée comme susceptible de nuire aux diverses branches de la fabrication indigène, qui est obligée d'acheter les matières premières à des taux plus élevés qu'elle pourrait se les procurer chez les nations étrangères, c'est la restitution qui lui est faite sur la valeur des fabricats qu'elle exporte et qu'elle perçoit à titre de *draw back*, ou de prime à la sortie.

Pour être conséquent avec leur système, les promoteurs de la législation différentielle auraient, au moins, dû stipuler cette garantie en faveur de la production nationale; on n'a pas même daigné avoir pour elle ce ménagement.

Si au lieu de céder au prestige des théories, de consulter les lois économiques des grandes et puissantes nations qui nous entourent, on s'en rapportait davantage aux enseignements d'un passé assez riche en souvenirs et en bons conseils pour ne pas être dédaigné, on acquerrait bientôt la conviction que jamais l'industrie et le commerce ne se sont développés chez nous sous l'égide protectrice du privilège. C'est du reste un fait généralement observé que le régime restrictif, dans l'acception qu'il comporte, n'a été que rarement admis dans les petits États; les principautés de l'Allemagne, avant leur union à la grande confédération douanière, n'étaient que nominalement abritées contre la concurrence de l'industrie extérieure.

La Belgique, mieux que tout autre pays, peut servir d'exemple. Comment penser sérieusement à introduire le système prohibitif dans un royaume composé de neuf provinces, dont sept sont frontières, l'une garnie de six lieues de côte et une seule centrale; ouverte de tous côtés aux invasions de la contrebande, qui y pénètre déjà, quelque vigilance que déploie la douane; dans un royaume où, quelque modérés que soient les droits de douane, la prime de fraude leur est souvent inférieure; dans un royaume enfin où la production déborde la consommation, où quelques fabricants de draps, quelques armuriers suffiraient aux besoins du pays, où les débouchés de l'extérieur sont une nécessité; comment espérer les obtenir, si notre égoïsme commercial n'offre en échange de nos exportations qu'un refus de recevoir les importations étrangères? C'est produire sans vendre, que de vouloir vendre sans acheter.

Tâchons de nous soustraire à cet engouement pour un système que la France et l'Angleterre subissent comme une nécessité; tâchons de rester Belges et d'harmonier notre politique commerciale avec celle des pays qui nous offrent, sous le rapport de leur importance et de leur configuration topographique, quelques analogies avec le nôtre; et sous ce rapport, Hambourg et la Suisse peuvent nous servir de guides. Mal défendue contre les introductions du commerce interlope, privée de moyens de communication économique, la Suisse cependant exporte, et son industrie agricole et manufacturière prospère malgré la liberté commerciale.

Gand, Bruges, Anvers, aux plus beaux jours de leur splendeur commerciale, accueillaient avec empressement dans leurs ports les vaisseaux de toutes les nations, et trafiquaient des produits du monde entier. Ces villes n'ont pas changé

de position, les relations internationales seulement se sont modifiées, l'union anséatique s'est dissoute; efforçons-nous de la reconstituer; rendons à nos ports de mer leurs anciens débouchés en recourant aux moyens employés autrefois : ce ne sont pas les droits différentiels, ce ne sera pas l'encouragement donné aux entreprises aventureuses qui nous aideront à reconquérir cet ancien état de choses. Plus on étudie le caractère des populations de la Belgique, plus on médite les annales de son histoire, plus on se persuade que le secret de notre fortune et de notre bien-être a toujours résidé dans les opérations industrielles et commerciales conduites avec prudence, dans un actif et patient travail. C'est là la vertu endémique de la nation; contents du profit que donne le négoce, nos marins n'ont pas, comme ceux des autres nations, baptisé de leurs noms des régions découvertes par eux. Il y aurait danger à distraire le Belge de ses laborieuses occupations, pour le lancer dans les hasards des explorations lointaines.

Nos efforts doivent tendre à ressaisir le marché de l'Allemagne; c'est en attirant à Anvers le négoce et le transit de ce pays, en exploitant comme jadis ces éléments de trafic qu'elle pourra refleurir.

Le chemin de fer, reliant le Rhin à l'Escaut, est déjà un acheminement au renouement des relations anséatiques.

Anvers, loin de demander que la navigation étrangère fût éloignée de chez elle par la prohibition née d'un droit différentiel, devrait au contraire solliciter la faveur d'être convertie en port libre; ce serait pour elle un puissant moyen de redevenir ce qu'elle fut autrefois et ce qu'est demeuré Hambourg.

Cette vérité, si bien comprise par nos devanciers, que les affaires amènent les affaires, qu'il existe entre elles un véritable pouvoir d'attraction et de corrélation intime qui les multiplie en raison de leur augmentation; cette vérité, disons-nous, que plus il arrive de navires dans nos ports, plus il y a de transactions, plus il y a de vendeurs, plus il y a d'acheteurs, n'a pas été méconnue de nos jours ; témoin les efforts que les représentants du commerce de nos villes maritimes ont fait pour obtenir, même au profit de la Hollande qui avait imposé le droit, le remboursement du péage sur l'Escaut; c'était bien là cependant un droit susceptible de se différentier en ne le restituant qu'au pavillon national. Eh bien! on n'a pas voulu de ce privilége, on a demandé que le droit fût indistinctement remboursé à toutes les nations. Cette mesure n'avait d'autre but que d'empêcher les cargaisons destinées pour la Belgique de prendre une autre direction, de conjurer l'éventualité que le tarif proposé aurait pour conséquence immédiate de réaliser.

En présence d'un fait aussi récent, d'une protestation aussi solennelle contre le système différentiel, comment croire au revirement dans les convictions que la commission d'enquête semble avoir constaté à Anvers?

S'il y a eu divergence d'opinions, elle s'explique par la divergence d'intérêts qui se sont fait jour. Il se peut que l'armateur ait appuyé le projet différentiel, mais nous persistons à croire qu'il a été repoussé par le négoce anversois, qui ne peut l'accepter qu'en consentant à restreindre le mouvement commercial de son port; qu'importe en effet au consignataire, aux courtiers, aux commissionnaires d'Anvers, que la marchandise dont ils trafiquent, leur arrive sous pavillon belge ou étranger, qu'elle provienne directement des lieux de production ou bien d'un entrepôt européen? l'essentiel pour eux, c'est qu'ils puissent la revendre à des prix inférieurs à ceux de leurs concurrents.

Les fabricants, les consommateurs belges ou allemands ne tiendront aucun compte des moyens ni de l'intermédiaire que le détenteur aura employés pour se procurer la marchandise; ils en apprécieront la qualité, ils s'enquerront du prix : s'ils trouvent l'un et l'autre avantageux, ils achèteront; l'opération consommée, le bénéfice du négociant se trouve réalisé.

On objecte en vain qu'en recevant des ports européens les matières coloniales, nous concourrons à faciliter à l'étranger le débit de ses fabricats dans les régions transatlantiques; en d'autres termes, que le producteur anglais, par exemple, qui a placé au Brésil une cargaison de marchandises, prend en retour un chargement de denrées exotiques qu'il est obligé de réaliser dans un port européen, étranger à l'Angleterre, dont les lois repoussent ou surchargent de droits toute importation qui n'est pas originaire de ses possessions.

Les droits différentiels sont inefficaces à déjouer ce négoce; pour parer à cet inconvénient, nos produits manufacturés devraient pouvoir se vendre au même prix que les articles similaires de la Grande-Bretagne; de l'aveu de la commission d'enquête, il n'y a d'exportation possible qu'à cette condition. Au lieu d'aider l'industrie nationale à atteindre ce but, on propose un système qui aurait un résultat tout contraire, puisqu'il augmenterait le coût de la fabrication.

Interdire aux entrepôts de l'Europe de déverser chez nous leur *trop plein*, alors que nos fabricats ne peuvent s'exporter vu le prix élevé non-seulement de la production, mais surtout des moyens de transport à l'intérieur, alors qu'aucun intérêt colonial ne les exclut, alors que notre marine ne peut suffire à importer les articles de consommation, c'est augmenter la valeur des marchandises, nous dépouiller des moyens d'échange; en d'autres termes, c'est rétrécir le cercle des transactions en ruinant le commerce, c'est enchérir les matières premières, les denrées alimentaires, et par suite la main-d'œuvre en écrasant l'industrie.

L'armateur trouverait une compensation à cette désastreuse péripétie; il jouirait du monopole des importations, il prélèverait des profits qu'aucune concurrence ne viendrait lui disputer d'abord, il s'enrichirait enfin de toutes les primeurs que donnent les industries placées sous le patronage du privilége. Mais cette douce quiétude ne sera pas de longue durée, les capitaux devenus improductifs par le ralentissement et la diminution des opérations industrielles et commerciales, se reporteront en masse vers les entreprises maritimes, les chantiers seront remis en pleine activité, les navires se multiplieront ou bien arriveront de l'étranger pour arborer le pavillon que couvrira la prime différentielle, la spéculation et l'agiotage tireront parti de cette nouvelle branche d'industrie.

La concurrence qui naîtra de cet encombrement de navires nationaux remplacera celle que nous fait actuellement l'étranger, les profits diminueront progressivement au point de laisser de la perte; les conséquences des lois prohibitives s'accompliront, il y aura dans l'armement et l'équipement des navires *excès de production;* les bâtiments chômeront dans nos ports, nous éprouverons le désenchantement que déplore en ce moment la Hollande, où la construction navale, surexcitée par le fret élevé qu'accordait la *Maatschappy*, s'est accrue outre mesure.

Ce conflit d'intérêt que l'imprudente application du tarif différentiel aura provoqué, aura pour résultat final l'emploi d'un capital inutile, une production

parasite, une perte sèche pour le pays, accompagnés des plaintes et des stériles récriminations des spéculateurs désappointés, qui accuseront le législateur de les avoir induits en erreur ; l'armateur actuel aura seul profité.

Heureux si l'effet de ces mécomptes s'arrêtait à la ruine de ces spéculateurs imprudents ; mais un événement plus grave se sera accompli, le désordre aura succédé au cours naturel des affaires, notre égoïsme aura porté ses fruits à l'étranger, l'augmentation du prix des objets mercantiles aura interrompu nos relations commerciales, et au milieu de ces perturbations de toutes sortes; quel sera le sort de l'industrie?

C'est envisagée sous ce point de vue que la question des droits différentiels devient surtout intéressante pour les provinces wallonnes.

§ 2.

A l'appui du système différentiel, on a demandé à l'industrie son concours et son suffrage, on a essayé par tous les moyens de persuasion de la rendre favorable à cette mesure anti-commerciale; les partisans des lois prohibitives ont échoué dans leurs efforts ; devant l'impossibilité de concilier les intérêts de la fabrication avec les exigences des armateurs, on a renoncé à convaincre, on a tranché la question, on a posé ce dilemme :

« Les produits de l'industrie nationale doivent pouvoir lutter en prix et en » qualité sur les marchés extérieurs avec les produits similaires de l'industrie » étrangère.

» Si l'industrie ne remplit pas cette condition, aucun système de commerce » maritime ne peut favoriser l'exportation de nos produits. »

En d'autres termes, le pavillon belge, protégé par le droit différentiel n'exportera nos produits qu'alors que les nations étrangères auront intérêt à s'en approvisionner chez nous.

Cette nécessité d'une production économique comme condition première d'exportation, proclamée par la commission d'enquête, a été souvent signalée par la chambre de commerce de Liége.

Voici comment elle s'exprimait à ce sujet le 30 août 1839, dans son rapport sur la situation industrielle et commerciale de son ressort.

« Le grand problème à résoudre consiste à pouvoir produire à meilleur compte » que les nations rivales; en d'autres termes à dompter la concurrence étran- » gère: cette victoire industrielle devient au préalable indispensable à l'écoule- » ment de l'excédant de nos fabricats.

» La nécessité d'obtenir des débouchés par suite de traités de commerce ne » vient qu'en seconde ligne.

» Cependant on se montre généralement plus préoccupé du soin d'obtenir des » débouchés nouveaux, que d'aviser aux moyens de rendre la fabrication moins » coûteuse.

» Une des conditions essentielles pour arriver à ce dernier résultat, consiste » dans la jouissance d'un prix de main-d'œuvre proportionné; mais dans ce der- » nier temps on s'est complétement écarté de ces vues sages en économie, on a » généralement, empiétant sur l'avenir, exécuté à l'envi d'immenses construc-

» tions, des sommes considérables ont été simultanément dépensées en bâtisses » de toutes espèces; les ouvriers recherchés de toutes parts, parce qu'ils ne suf- » fisaient pas à la demande, ont exigé une augmentation de salaires hors de » proportion avec leur travail.

» Les combustibles, les matériaux ont renchéri au delà de leur valeur réelle. » le prix des subsistances s'est accru outre mesure, et la conséquence de ces aug- » mentations simultanées ne peut aboutir qu'à une forte réduction des capitaux » imprudemment engagés dans une foule d'entreprises.

» Le renchérissement des salaires sous le rapport des manufactures, des hauts- » fourneaux, usines à fer, etc., tend à placer les ouvriers belges sur le pied des » ouvriers anglais, et nous perdons ainsi les seuls avantages sur lesquels nous » pouvions compter pour soutenir la concurrence de la Grande-Bretagne.

» En présence de cet état de choses, qu'il soit permis à la Chambre d'insister » sur cette question vitale pour notre industrie, et dont la solution ne peut s'ob- » tenir que par le concours réuni du Gouvernement et des industriels.

» Une des causes premières de la cherté de nos produits, et sans contredit la » plus rationnelle, c'est le renchérissement de la main-d'œuvre, laquelle, à son » tour, est en partie le résultat du prix élevé des céréales et autres denrées » alimentaires. »

Le 8 août de l'année suivante, dans son rapport sur le même objet, la chambre de commerce de Liége, revenant à l'opinion qu'elle avait émise, ajoutait :

« Il n'y a de salut pour l'industrie que dans les moyens d'une production » moins coûteuse; c'est vers ce but que doivent tendre tous les efforts et du » Gouvernement et des fabricants.

» C'est la condition essentielle, indispensable à la prospérité, non-seulement » de notre industrie en général, mais à l'extension de notre commerce extérieur » et maritime, lesquels ne peuvent se développer qu'autant qu'ils trouvent dans » le pays le moyen de former avec les produits indigènes et ceux du transit leur » cargaison de partance.

» C'est ce qui a été reconnu par tous les organes intelligents des intérêts com- » merciaux, et notamment par la députation provinciale d'Anvers, qui, dans » l'exposé de la situation de cette province, publié l'an dernier, s'exprime à cet » égard dans les termes suivants :

Les arrivages indirects ont toujours une très-grande part dans les importations; cela tient à différentes causes, dont la principale est que la Belgique se trouvant privée du nord et des districts manufacturiers de l'Allemagne, et les produits de notre industrie manufacturière et agricole étant jusqu'ici insuffisants pour alimenter une exportation directe, nos armateurs trouvent peu d'encouragement à aller prendre à la source les produits de l'autre hémisphère.

» Tant que l'industrie ne pourra fabriquer aussi bien et à aussi bas prix que » les nations rivales, quelles que soient les primes qu'on accorde à la marine » marchande, elles seront impuissantes à la développer, vu que jamais elles ne » pourront niveler la perte qu'essuierait l'armateur obligé d'appareiller sur lest, » en quittant nos ports, pour aller prendre cargaison dans les contrées transat- » lantiques.

» Une fois que nous serons parvenus à produire en concurrence avec les

» pays les plus avancés en industrie, les navires ne manqueront pas à l'expor-
» tation. »

Après deux ans de pénibles labeurs, de fatigantes investigations, de discussions animées et souvent irritantes, la commission d'enquête est forcée de reconnaître l'inanité des droits différentiels, en ce qui concerne l'amélioration du régime industriel et manufacturier de la Belgique.

La chambre de commerce de Liége se félicite de voir les opinions qu'elle a émises il y a trois ans, qu'elle soutient encore aujourd'hui, partagées par des législateurs initiés aux théories économiques, mais étrangers pour la plupart aux enseignements de la pratique commerciale et industrielle.

Dès que nous produirons en concurrence avec les autres nations, comme elles nous vendrons à l'étranger, nous exporterons *quand même*, non à cause, mais en dépit des droits différentiels.

Nous exporterons nos produits quand nous pourrons les coter rendus au port d'Anvers, au même prix que les articles similaires de l'Angleterre; nous en exporterons davantage, si nous parvenons un jour à pouvoir les livrer à un taux inférieur à celui de nos concurrents d'outre-mer; l'étranger alors deviendra tributaire de nos autres fabricats, comme il l'est déjà de nos armes, de nos clous, de nos écorces, etc.

Comment s'imaginer, en effet, qu'un navire américain, par exemple, déposant dans nos ports une cargaison de denrées coloniales, parte sur lest, pour aller, à grands frais, prendre en retour en Angleterre un chargement d'objets manufacturés qu'il pourrait, sans se déplacer, se procurer chez nous à des prix plus avantageux et d'une aussi bonne qualité? Ce serait supposer que, de gaieté de cœur et par un inexplicable caprice, l'armateur consentît à dépenser deux à trois mille francs pour se donner l'agrément d'acheter défavorablement ailleurs, ce que chez nous il trouverait sous la main !

Inutile d'insister sur l'impossibilité d'une semblable hypothèse, que repousse la pratique des affaires; c'est surtout en fait de négoce que l'intérêt est la mesure des actions.

Vouloir exporter ce que chez nous nous ne pouvons vendre en concurrence avec l'étranger, c'est une prétention aussi absurde que celle que déjà nous avons combattue, et qui consiste à solliciter à la fois des débouchés à l'extérieur et la jouissance exclusive du marché indigène.

Tel est l'aveuglement que propagent les doctrines prohibitives; elles veulent l'impossible; c'est-à-dire, exporter ce que nous ne pouvons vendre chez nous.

Reconnaissons donc, qu'impuissant à venir en aide aux exportations de nos produits, souvent même hostile à l'industrie, le système qu'on propose n'a réellement pour but que de gratifier la marine nationale d'une prime tout exceptionnelle, qu'on veut en vain dissimuler sous les apparences de l'intérêt public.

Le tableau publié par la commission d'enquête en forme de tarif, divisé en trois catégories, en est une preuve nouvelle : il n'applique pas seulement l'échelle différentielle aux provenances d'outre-mer, mais il l'étend à une quantité de produits européens, tels qu'amandes, eau-de-vie, genièvre, vins, fruits verts et secs, huile d'olive, goudron, granits, plomb, potasse, résine, savon, soufre, etc.

Cette nomenclature ne laisse aucun doute sur la pensée qui a dicté le projet

de la commission d'enquête: elle a voulu donner une prime à l'importation, en substituant les navires belges aux vaisseaux des nations qui produisent les objets que nous venons d'indiquer.

Le droit différentiel affecte l'importation d'objets originaires de l'Europe, et destinés à l'alimentation, sans favoriser l'exportation de nos fabricats.

On doit même supposer que le navire national, jouissant de la prime différentielle sur les denrées qu'il apportera de l'étranger, n'exportera pas nos produits en plus grande quantité qu'il ne le fait en ce moment, vu que la prime qui l'attend au retour pourrait s'absorber dans le placement plus ou moins désavantageux qu'il se trouverait dans la nécessité de faire de nos fabricats; cette éventualité est d'autant plus à redouter, que la concurrence de l'Angleterre, tourmentée par sa détresse actuelle et que l'avenir doit aggraver encore, l'oblige à vendre à tout prix. On peut donc prédire avec quelque certitude, qu'à l'exception de certains articles que produit l'industrie indigène, les autres ne pourront guère s'exporter avec des chances suffisantes de bénéfices: ajoutons qu'avides de réaliser souvent la prime différentielle, les navires belges quitteront nos ports sur lest, pour ne pas perdre l'occasion de faire un voyage de plus, en attendant dans nos ports qu'un chargement de nos produits puisse se compléter.

Peut-on croire, du reste, que les armateurs, dans le seul intérêt de nos manufactures, consentent à acheter nos produits pour les revendre à perte, en sacrifiant à l'avance le bénéfice qui leur est acquis, soit qu'ils exportent ou qu'ils n'exportent pas nos fabricats, soit même qu'ils les achètent aux producteurs étrangers?

On ne concevrait l'accroissement possible de l'exportation de productions de notre sol et de nos manufactures, par suite du système proposé, que dans le cas où elle serait rendue obligatoire, que l'armateur ne serait admis à prélever la prime qu'en justifiant qu'il a réalisé la vente d'une cargaison de partance, composée de produits nationaux.

Cette condition n'a pas été imposée, et n'aurait d'ailleurs jamais été acceptée; ainsi qu'on l'a dit, le rôle de l'armateur se borne à louer ses navires et à obtenir un fret élevé.

Plus on étudie le projet de la commission d'enquête, plus le but qu'elle veut atteindre apparaît dans tout son jour; il s'agit uniquement de s'emparer au profit du pavillon belge, du monopole de la navigation; les conclusions contenues au programme que vient de publier cette commission ne laissent plus de prise au doute.

Les matières premières, les denrées alimentaires de première nécessité, ne jouiront d'aucune exemption, *il n'y aura d'exception que pour les marchandises de transit.*

Le tarif différentiel subit déjà les conséquences des lois restrictives; comme elles, il tend à devenir de plus en plus rigoureux, il marche à *l'exclusivisme*, les bénéfices seront en raison des restrictions qu'il imposera.

La réaction qu'exercerait cette déplorable mesure sur la fabrication nationale serait doublement ruineuse, le renchérissement des objets de consommation augmentera le prix déjà élevé de la main-d'œuvre, les matières premières subiront une rehausse proportionnelle, qui achèvera de rendre impossible la concurrence avec les nations étrangères, et facilitera en outre à ces dernières l'exploitation de notre propre marché.

Par une singulière anomalie, l'Allemagne, au moyen des faveurs dont jouira le transit, recevra par l'intermédiaire de nos ports et du chemin de fer, les articles de fabrication et d'alimentation à des conditions plus avantageuses que nous !

Obtenant ainsi à meilleur compte ces objets dont le bon marché constitue l'élément essentiel et réellement générateur de toute production économique, l'Allemagne, déjà favorisée d'une main-d'œuvre moins coûteuse que la nôtre, rencontrera dans les droits différentiels une arme qu'elle tournera contre nous, au moyen d'une concurrence dont l'industrie belge ressentira la première les funestes effets.

Le mal s'augmentera encore des avantages qu'on se propose d'accorder au transit de l'Allemagne, afin de le concentrer à Anvers et d'en déposséder la Hollande, nos armateurs sont intéressés à obtenir ce résultat; il arrivera que les transports qu'effectuera le chemin de fer seront moins coûteux pour l'étranger que pour le régnicole.

Les fontes anglaises, par exemple, transiteront en Allemagne affranchies de tout droit; l'Allemagne, de son côté, expédiera par la même voie et de la même manière ses fabricats; le tarif différentiel rançonnera l'industrie nationale au profit du producteur de l'Allemagne et de l'Angleterre.

Grâces à ce système anormal, le Belge pourra admirer le railway construit au prix d'immenses sacrifices, il pourra s'enorgueillir d'avoir le premier fait application au continent de cette magnifique découverte de la science moderne, mais l'étranger seul en recueillera le bénéfice, ce sera moins l'Escaut que la Tamise qu'on aura soudé au Rhin.

Le renchérissement de la production manufacturière par suite des droits d'entrée, s'accroîtra encore à la sortie par l'élévation de ce fret; débarrassée de la rivalité des navires étrangers, la marine nationale, abusant de son monopole, impatiente de réaliser des profits que la concurrence indigène ne tardera pas à venir lui disputer, ne se chargera de nos transports qu'à des prix élevés, et on peut en calculer le chiffre, quand on réfléchit que notre marine actuelle se compose de cent cinquante à cent soixante-quinze voiles, c'est-à-dire de cent navires de moins que n'en possède la seule ville de Hambourg, qui cependant donne du mouvement à tous ses bâtiments sans autre protection que la liberté commerciale !

Ces cent cinquante navires, loin de pouvoir entreprendre des voyages de long cours, d'aller explorer les régions lointaines, ne suffiront pas même à importer, des entrepôts européens, les produits exotiques nécessaires à la consommation de la Belgique, laquelle dépasse annuellement 400,000 tonneaux dont le transport exige le service de 1400 voiles au moins.

En attendant la construction et l'équipement de ces navires, l'industrie déjà souffrante aura succombé; mais l'armateur aura fait fortune !

En présence de ces faits, d'une marine bornée, sans point d'appui au dehors, sans plus d'éléments d'avenir que d'activité présente, du temps qu'exigerait son organisation, qu'elle est la valeur de cet aphorisme économique que l'auteur du rapport de la commission d'enquête affecte de reproduire?

Ce qui encourage le plus efficacement les exportations maritimes, c'est la certitude des retours avantageux.

Cette proposition implique contradiction avec celle que contient la conclusion formulée au n° 9 du rapport.

Le préalable nécessaire, indispensable aux exportations, c'est une production manufacturière rivale des autres nations, sinon, la certitude des retours, conséquence immédiate du tarif différentiel, loin d'encourager efficacement les développements de notre industrie, se posera comme un obstacle à ses progrès; elle renchérira, ainsi que nous l'avons dit, la main-d'œuvre, la matière première, le fret des transports; en d'autres termes, *la certitude des retours avantageux*, considérée sous le point de vue industriel et dans l'état actuel de notre marine, aurait précisément pour objet de nous priver des trois éléments sans le concours desquels aucune branche de fabrication ne peut avancer.

D'après le tarif actuellement en vigueur, il y a certitude d'un retour avantageux pour le thé, et cependant aucun navire belge n'est allé en Chine prendre un chargement de cette feuille; la raison en est, que ne pouvant compléter une cargaison de sortie, l'armateur, obligé de partir sur lest, aurait essuyé une perte malgré la prime considérable que notre tarif lui accorde au retour.

Dans le conflit d'opinions, souvent contradictoires, que contiennent les rapports de la commission d'enquête, c'est à la cargaison de sortie qu'on attribue le succès des exportations, c'est pour ce motif qu'on veut interdire aux entrepôts européens la faculté d'importer chez nous, vu que nous fournissons ainsi à l'étranger le numéraire à l'aide duquel il produit des fabricats qu'il réalise avec bénéfice sur les marchés de l'autre hémisphère; déjà nous avons réfuté cette argumentation, nous ne la rappelons ici que pour faire ressortir combien les moyens qu'on invoque à l'appui du système différentiel manquent d'homogénéité.

Dégagée de toutes les considérations d'intérêt général à l'aide desquelles on s'est efforcé de justifier le projet de la commission d'enquête, *la certitude des retours avantageux* n'est autre chose qu'une prime exorbitante que sollicite l'armateur; c'est la faculté de pouvoir se livrer aux opérations les plus aventureuses, sans craindre le revers des spéculations imprudentes; c'est imposer au consommateur et au travailleur le soin d'indemniser les propriétaires des navires de ces entreprises aventureuses.

La certitude des retours, c'est le trafic affranchi de toute chance de perte, c'est enfin le monopole remplaçant la concurrence, c'est un bénéfice certain, mais arbitraire et illicite, substitué à la légitime conquête du travail, aux profits que donnent une activité persévérante, des combinaisons sagement conçues et laborieusement accomplies.

La septième conclusion complète la pensée des partisans du régime différentiel : *il faut à la navigation une protection;* c'est un corollaire de la certitude des retours avantageux.

C'est là l'idée fixe de l'auteur du rapport de la commission d'enquête; elle domine tout son travail; elle se multiplie et se reproduit sous toutes les formes; toute son argumentation se réduit à exalter le système différentiel comme un remède souverain destiné à cicatriser toutes les plaies, à ramener chez nous l'âge d'or du commerce et de l'industrie.

Nous avons cherché à dissiper l'illusion en faisant parler les faits, en invoquant l'économie expérimentale à laquelle les théories les plus subtiles ne peuvent suppléer; nous nous sommes efforcés de démontrer que les exigences de l'armateur entraîneraient la ruine du négoce et de l'industrie, ces deux branches de la richesse nationale pour lesquelles on affecte de stériles sympathies.

§ 3.

De toutes les injustices que consacreraient les droits différentiels, la plus révoltante sans contredit, celle qui, chez nous, serait le plus vivement ressentie, consisterait dans la confiscation de la navigation de la Meuse au profit de l'Escaut.

Suivant le projet de la commission d'enquête, les arrivages par canaux et rivières supporteraient une surtaxe considérable. Pour ne citer qu'un article, le café importé par navire national payerait un droit de 7 francs par 100 kil., or, cette même quantité serait assujettie à un droit de 15 francs, si le transport en était effectué par un bateau belge naviguant sur la Meuse; et une progression analogue et tout aussi inique affecterait les autres articles! Cette majoration frapperait ainsi d'éviction un fleuve qui donne la vie à quatre provinces; elle anéantirait d'un seul coup le commerce et le batelage de la Meuse; elle fermerait à nos mines, à nos productions les débouchés de la Hollande!

Tout en demandant bien haut des *retours avantageux* pour l'armateur, on refuserait au batelier de la Meuse les moyens les plus naturels, les plus licites de s'en procurer!

Conçoit-on que nous puissions débiter nos charbons en Hollande sans en rien retirer? Mais ce serait évidemment rendre le batelage impossible, puisque le retour doit l'indemniser en grande partie des frais considérables qu'exige la remonte de la Meuse.

Vouloir importer en Hollande sans rien lui demander, sans rien pouvoir accepter en échange, c'est vouloir vendre sans acheter, c'est se proposer une chimère.

Et, du reste, pense-t-on que la Hollande tolèrerait un pareil état de choses, qu'elle assisterait, paisible spectatrice, aux entraves opposées à son commerce, qu'elle regarderait avec indifférence l'emploi de ces mesures hostiles? Ce serait étrangement s'abuser que de le croire; les représailles ne se feraient pas attendre, et les provinces belges du Limbourg, de Liége, de Namur et du Luxembourg, qui par leurs affluents communiquent à la Meuse, en seraient les premières victimes. Le Gouvernement comprendra que leur position industrielle et commerciale est déjà assez difficile pour qu'on se garde de l'aggraver.

Etrange contradiction! on réclame la réduction des péages sur les canaux et les rivières; on sollicite l'amélioration de ces voies navigables, parce que l'on comprend à quel point la réduction et l'économie de ces moyens de transport peuvent favorablement influer sur la baisse des matières premières, sur celle des denrées de consommation et par conséquent sur la main-d'œuvre, et toutefois on préconise un système de droits différentiels, qui menace de résultats absolument opposés!

Et ce serait uniquement en vue de protéger la marine nationale qu'il faudrait se hâter de mettre ce système à exécution!

Mais, eu égard à son importance, à la nature de ses services, la marine belge ne se trouve-t-elle pas déjà suffisamment protégée?

Est-il nécessaire, pour assurer cette protection, de lui sacrifier le régime des voies de terre, canaux et rivières?

Sommes-nous si incontestablement puissance maritime avec nos quelques

lieues de côtes et notre port unique, qu'il nous faille immoler à nos armements nos moyens de circulation et de communication intérieure?

Ces moyens d'exportation, au demeurant, sont-ils si inférieurs à notre navigation, qu'ils ne méritent pas à leur tour d'être aussi ménagés et mêmes protégés?

Cherchons, pour nous éclairer, le chiffre de leur force respective?

Le tableau général du commerce de la Belgique avec les nations étrangères, qui vient de paraître, démontre que les trois quarts environ des exportations, se sont effectuées, en 1840, par voie de terre; en effet, le mouvement des exportations de nos produits se trouve représenté par un chiffre total de 183,497,827 francs, dont 134,392,591 francs sont sortis du royaume par terre et 49,105,236 francs seulement par mer (*).

On conçoit que, frappé de ces résultats, on s'efforce de ranimer les expéditions maritimes, sans nuire toutefois aux autres industries; le Gouvernement a témoigné de sa sollicitude à cet égard en organisant dans nos ports des départs réguliers; cette mesure a déjà produit son effet. c'est ainsi que le fret pour le Brésil, qui, avant le service établi par l'État, s'élevait à 45 francs par 1,000 kilogr., est descendu aujourd'hui à 28 francs, et chose remarquable, c'est qu'à ce taux, les vaisseaux des armateurs chargent en rivalité avec ceux que subsidie le Gouvernement! Voilà ce que peut la concurrence des navires étrangers; le même fait se reproduit au sujet des sucres, que les étrangers importent chez nous en quantité à peu près égale à celle que les navires belges nous apportent des entrepôts européens avec une prime assez considérable pour leur assurer le monopole de l'importation de cet article, si notre marine offrait un fret aussi économique que celui des autres nations. Il arrive ainsi que la prime dont on gratifie la marine belge ne profite qu'au seul armateur; elle constitue l'État en perte sans diminuer les frais de transport, sans contribuer aux exportations des produits indigènes; les relevés statistiques établissent que les navires étrangers ont exporté à peu de chose près autant que les nôtres.

Non contents de ruiner l'industrie en lui enlevant ses éléments de progrès et de bien-être, le tarif différentiel convoite encore le bénéfice des transports par terre et par rivière; cette expropriation dommageable pour l'État, qui perçoit sur ces voies de circulation un péage ou un droit de barrière, tandis que sur l'Escaut il rembourse les droits de tonnage, serait désastreuse pour le batelage, le chemin de fer et le roulage. On a peine à concevoir la hardiesse d'un système qui conspire à ce point la perte de tant d'intérêts divers, qui ne recule devant aucun obstacle, qui, sans ménagement, crée pour détruire.

Cependant les diverses branches de notre fabrication ont traversé depuis dix ans d'assez mauvais jours, pour inspirer quelque sollicitude : notre territoire a été morcelé, nos débouchés considérablement réduits, la Meuse, cette mère nourricière de l'industrie wallonne, placée sous le régime exceptionnel du traité de Mayence et des lois fiscales de la Hollande, est restée depuis dix ans dans un déplorable état d'abandon, le chemin de fer passant aux confins de la commune et assujettissant à un tarif exorbitant le transport des marchandises, que le rou-

(*) *Le tableau du mouvement maritime en Belgique*, de 1831-1840, qu'à titre de pièce justificative, nous joignons à la fin de ce rapport, complètera la démonstration.

lage voiturait à un taux inférieur, ne nous offre jusqu'à présent qu'un moyen d'expédition aussi coûteux que difficile, et pourtant nous n'avons pas fatigué de nos plaintes les Chambres Législatives, nous n'avons demandé que des améliorations que justifiait l'intérêt général. Tout récemment, lorsque l'industrie vinicole de la province de Liége, qui représente une valeur de près de quatre millions, a été, au profit de la fabrication linière, dépouillée des droits de douane qui la protégeaient contre la concurrence des vins de la France et de l'Allemagne, aucune récrimination violente ne s'est fait entendre.

Aucune réclamation ne s'est élevée de notre part, quand on a, au moyen d'une restitution, affranchi l'Escaut du droit de tonnage, tandis qu'on appliquait à la Meuse des tarifs qui en entravaient la navigation. Loin de nous savoir gré de notre silence, on le considère comme un encouragement à de nouvelles exigences; il est temps de mettre un terme aux concessions, et de protester contre les tendances d'imprudents novateurs, qui, dans leurs préoccupations théoriques, escompteraient le bien-être et la fortune de la nation au profit d'un intérêt isolé.

Nous déposséder de la Meuse, ce serait nous ravir un moyen providentiel de négoce et de transport: le présente et l'avenir de notre industrie seraient à jamais compromis, ce serait un acte d'injuste spoliation et souverainement impolitique; le tarif des droits différentiels serait à la Meuse ce que le traité de Munster fut autrefois à l'Escaut; assez de passions s'agitent, sans qu'il soit besoin de mettre en lutte les intérêts matériels; gardons-nous de réveiller les antipathies, de ressusciter de vieilles rancunes, en faisant trop pencher la balance d'un seul côté.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les observations que nous a suggérées le projet de la commission d'enquête; nous aimons à croire qu'elles seront l'objet d'une sérieuse méditation de votre part. C'est au Gouvernement, dépositaire des destinées nationales, en qui réside surtout la réflexion impartiale du pays, qu'il appartient de détourner les calamités dont nous menace le tarif différentiel.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération très-distinguée.

Par la Chambre : *Le Président*,

Le Secrétaire, J.-J. ORBAN.

FRÉD. GILMAN.

MOUVEMENT MARITIME EN BELGIQUE DE 1831 A 1840.

	MOUVEMENT GÉNÉRAL, ARRIVAGES et départ de tous pavillons.		MOUVEMENT D'ENTRÉE et de SORTIE DES NAVIRES BELGES.			ENTRÉE ET SORTIE des BATIMENTS BELGES SUR L'EST.		RÉSULTAT.
	NAVIRES.	TONNAGE.	NOMBRE.	TONNAGE.		NOMBRE.	TONNAGE.	
Période de 1831 à 1838, moy. annuelle.	3,756	465,166	945	119,402	Dont sur *lest* . .	142	19,963	Soit 25 $\frac{1}{6}$ p. °/₀ du mouvement général, abstraction faite de la circulation sur *lest*.
Id. de 1835 à 1840, id. .	3,674	518,878	1,086	144,897	Id. . .	141	20,669	— environ 28 p. °/₀.
Mouvement de l'année 1840, id. .	3,564	473,406	887	124,202	Id. . .	120	20,357	— près de 25 p. °/₀.
TOTAUX.	11,194	1,457,450	2,918	388,501		403	60,994	
MOYENNE.	3,731	485,817	972	129,500		134	20,331	Soit 26 p. °/₀ pour la part de la marine belge dans le mouvement général. De quoi il faut déduire $\frac{1}{7}$ environ pour le mouvement inutile et superflu de 134 bâtiments voyageant sur *lest*.

D'après les documents statistiques publiés par l'État, la moyenne des importations et des exportations réunies du commerce belge, dans le cours de 8 années (1831 à 1838), est de . . . . . fr. 342,405,441

De cette somme il faut attribuer aux voies de terre, de canaux et de rivières, une quotité de . . . . . fr. 167,109,497

Et pour ce qui appartient au mouvement maritime 175,295,944

Mais la marine belge n'a concouru à ces transports qu'à concurrence de 26 p. °/₀, encore faut-il en distraire les bâtiments qui ont circulé sur *lest*, $\frac{1}{7}$ environ $5\frac{2}{7}$, reste $22\frac{1}{7}$ p. °/₀ effectués des transports maritimes, soit 39,003,547 francs, ce qui ne représente que $23\frac{1}{3}$ p. °/₀ de la valeur du mouvement opéré par le batelage et le roulage.

Si, à ces résultats, nous joignons le transit, nous trouverons que, dans la période de 1835 à 1840, il a été de 28,601,167 francs, moyenne annuelle par mer. fr. 7,928,655

Par terre, rivières et canaux. 20,672,512

Et pour l'année 1840. . . . . fr. 45,869,046

Soit par mer. 5,726,841

Par terre, rivières et canaux. 38,142,205

Il s'ensuit que la marine nationale, comparée au roulage et au batelage, n'opère que pour $21\frac{3}{4}$ p. °/₀, tandis que les voies de terre, rivières et canaux font ces transports à concurrence de $78\frac{1}{4}$ p. °/₀.

Anvers, le 12 octobre 1842.

LE COMITÉ COMMERCIAL ET INDUSTRIEL DE LA PROVINCE D'ANVERS,

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

La séparation de la Belgique d'avec la Hollande, a rompu les relations lointaines que l'une des deux parties de la communauté ménageait à l'autre. Réduits ainsi à nous-mêmes, nous aurions pu recouvrer des débouchés pour nos produits, conserver à notre navigation nationale son activité, si nous n'avions pas craint d'adopter un système commercial propre à nous faire bien venir des peuples et des pays dont nous aurions accueilli chez nous les provenances; c'est-à-dire si nous nous étions retranchés pour les faveurs à accorder aux pavillons étrangers, dans le principe naturel d'une équitable réciprocité.

Loin que la question ait été considérée de ce point de vue, nos ports ont été libéralement ouverts à tout le monde. Nous nous sommes faits les apôtres, les sectateurs du système de la liberté commerciale; mais chacun a profité de nos élans généreux, tout en se gardant bien de nous imiter.

De là le malaise toujours croissant que le rôle de dupes, pris et conservé par nous pendant douze ans, ne pouvait manquer de produire; malaise auquel, désabusés enfin, nous songeons à remédier aujourd'hui.

Pour accomplir cette intention tardive mais salutaire, de grands et utiles travaux ont été ordonnés et exécutés. La commission d'enquête, formée au sein de la Chambre des Représentants, s'est livrée à de profondes et minutieuses investigations, d'où est résultée pour elle l'irrécusable nécessité de modifier notre régime commercial, de baser notre tarif sur un système de droits différentiels qui, tout en protégeant notre pavillon national, pût faciliter et favoriser l'exportation de nos produits.

Elle a couronné son œuvre par la proposition d'un nouveau tarif, qu'elle a soumis aux observations des divers commerçants et industriels du pays. C'est pour en discuter, qu'un certain nombre de négociants et d'armateurs d'Anvers se sont réunis. Après avoir procédé en commun à l'examen dudit tarif, le comité a chargé de revoir son travail le bureau qu'il avait institué, le priant en outre d'aviser à son complet achèvement, et de l'adresser ensuite à qui de droit.

C'est ce travail, Monsieur le Ministre, que nous avons l'honneur de vous transmettre, en l'accompagnant de la présente lettre, à titre de rapport.

Ainsi que nous le disions tout à l'heure, nous devons l'état précaire et fâcheux de notre situation actuelle, à l'impuissance où nous sommes, comme vous-même l'avez reconnu, Monsieur le Ministre, d'avoir quelque chose à accorder en échange de ce que nous voudrions obtenir.

Alors, qu'est-il arrivé, et en présence de notre système libéral, qu'ont fait la France et l'Angleterre? Elles nous ont exploités. Ce sont elles surtout qui nous inondent de produits exotiques qu'elles vont chercher à leur source contre les

fabricats de leur industrie, et qu'elles nous apportent, en ne prenant en retour que nos écus, dont, à la longue, il ne leur serait pas impossible de pomper jusqu'au dernier.

Les bénéfices que ces pays réalisent sur leurs échanges, et le défaut de protection que subit notre pavillon, se combinent merveilleusement pour nous ôter tout moyen de leur faire concurrence, c'est-à-dire d'aller nous-mêmes charger aux lieux de provenance, en y portant nos produits.

Mais, nous disent quelques adversaires de la réforme que nous réclamons, il nous faut ménager ces puissances, notre intérêt le commande. A certains égards, nous ne contestons pas cette nécessité, surtout en ce qui concerne la France. Pourtant, ne nous abusons point sur la portée de son bon vouloir commercial. Si, quant à ce pays, le chiffre de nos exportations excède celui de nos importations, c'est qu'il nous demande surtout les matières premières dont il a besoin, et qu'il ne se procurerait pas ailleurs aussi avantageusement. Qu'il arrive à la France de pouvoir se passer de nos houilles, de nos fers, de nos ardoises, croyons-le bien, elle nous les laisserait tout aussitôt. En faut-il une autre preuve que sa déférence empressée pour les exigences de son industrie et les mesures qu'elle a soin de prendre pour y satisfaire?

D'un autre côté, dans le chiffre de nos exportations vers l'Angleterre, figurent plusieurs articles expédiés là par nos nationaux, à l'effet d'y être embarqués en transit, les occasions étant plus fréquentes et plus régulières dans les ports d'outre Manche pour certaines destinations de l'Atlantique. Le sucre raffiné, les verreries, entrent dans ces exportations pour une somme assez forte; le premier de ces articles, on le sait, n'est point admis à la consommation anglaise, et quant à l'autre, s'il y est reçu, c'est à un droit si fort que ce droit équivaut à une prohibition. Deux seulement jouissent de la faveur de l'entrée, et encore avec une différence de 20 p. % au profit du pavillon national, ce sont les écorces et les lins bruts. Eh bien, pense-t-on que la Grande-Bretagne nous les prenne en vue de nous être purement agréable? Non, le jour, où elle pourrait s'en affranchir, nous la verrions agir à l'égard de ces produits comme pour tous les autres, c'est-à-dire ne pas se gêner pour les consigner à sa frontière.

Un motif nous permettrait également d'augmenter sans risque nos tarifs, tant du côté de la France que du côté de l'Angleterre, nos deux plus redoutables concurrents en industrie : c'est que nous n'avons pas à craindre que la première de ces puissances aille puiser chez l'autre les matières que nous lui fournissons; car alors la France devrait changer tout son système commercial vis-à-vis de la Grande-Bretagne, et il en résulterait à son détriment de plus notables dommages que le léger préjudice provenant de l'admission de quelques-uns de nos articles.

Mais, nous disent encore les antagonistes du système protecteur, votre position topographique est autre que celle de la France et de l'État Britannique; avec des lois par trop prohibitives, il s'établirait bientôt sur nos frontières un système de fraude plus pernicieux encore que le régime actuel. A cela nous répondons : Changez la loi de 1822; faites que les prises profitent en une plus forte part à leurs auteurs; que la pénalité encourue par les délinquants soit aggravée, et ce commerce illicite cessera d'être autant à redouter; car il se réduira toujours de l'étendue de ses risques et de ses dangers. D'ailleurs, nous sommes loin de vouloir et de réclamer des droits dont la quotité serait une excitation à la fraude.

Après nous être expliqués sur nos rapports avec nos voisins du Midi et ceux

d'outre Manche. Il nous reste à parler de notre situation vis-à-vis de la Hollande. Au premier abord, cette situation paraît commander des mesures plus exceptionnelles, aussi quelques membres isolés de notre comité ont-ils exprimé le désir que, de ce côté, il y eût seulement pour le pavillon national une protection équivalente au simple droit de balance, présumant que cette concession nous mettrait sur la voie de recouvrer notre ancien débouché. On pourrait sans doute, nous le reconnaissons, admettre cette proposition, mais sous la réserve, si nous étions déçus dans notre attente, d'en agir plus tard contre les produits de ce pays comme à l'égard des autres. La Hollande, qui nous compte pour 1/6 dans la consommation de ses denrées tropicales, y regarderait assurément à deux fois avant de nous exclure de ses colonies; elle chercherait plutôt, pensons-nous, à négocier avec la Belgique quelques bons traités de commerce.

N'oublions pas que la Hollande n'étant pas industrielle, s'approprierait difficilement la plupart de nos industries. On le voit par l'essai qu'elle en a tenté au commencement de la révolution. Les fabriques qu'à cette époque le roi Guillaume a voulu implanter dans ses États, y végètent, par la raison bien simple qu'elles ne peuvent être exploitées que par des bras étrangers, et que d'ailleurs la houille et le fer, ces deux éléments indispensables aujourd'hui de toute grande industrie, manquent complétement au delà du Mordyk.

Le royaume Néerlandais a donc tout intérêt à nous accorder des avantages particuliers; il ne peut rien attendre de l'Angleterre, qui ne lui prendra jamais que ce dont elle ne peut se passer, tandis que nous, qui n'avons aucune colonie à protéger, nous sommes à même de favoriser les lieux et les pays où nous rencontrons le plus de sympathie et de réciprocité.

Telle est donc notre situation vis-à-vis de notre ancienne associée, mais craignons d'arriver trop tard dans nos négociations avec elle; car la Hollande, qui prévoit depuis longtemps la possibilité de quelques changements dans notre régime commercial, a déjà fait un traité avec la France, en vue d'y infiltrer ses produits, et de trouver là ses dédommagements.

En matière de commerce surtout, il est des moments qu'il faut se hâter de mettre à profit, car l'occasion une fois perdue, il est plus difficile de remédier au mal qu'on a laissé faire, qu'on eût eu de peine de prime abord à se procurer un bien réel et permanent.

Ces considérations générales exposées, nous entrerons dans quelques observations de détail sur la marche que nous avons suivie dans notre travail.

Nous n'avons point admis la base adoptée par la commission d'enquête, quant à la dénomination de *lieux de provenance*, et cela pour plusieurs motifs que nous allons indiquer.

D'abord cette distinction nous a semblé devoir fournir matière à de grands embarras dans la perception de la douane. Celle-ci, comme on sait, est de sa nature exigeante, inquiète, soupçonneuse, quelquefois même tracassière. Il importe donc de simplifier autant que possible le mode de sa perception, afin de prévenir des difficultés toujours renaissantes et souvent non moins épineuses pour elle que pénibles et même dommageables pour le commerce.

En suite, il n'y a pas nécessité absolue à ce que les produits n'arrivent que des lieux d'origine : s'ils nous parviennent des pays transatlantiques vers lesquels nous expédions nos fabricats, des échanges directs se trouvent alors naturellement établis, et dans ce cas notre but est atteint. En effet, ne serait-il pas souve-

rainement injuste qu'un navire qui nous apporterait une cargaison de café, sucre, poivre, cannelle, etc., par exemple de Singapore, où aucun de ces articles n'est récolté, mais où nous sommes admis sur le même pied que les autres nations; que ce navire, disons-nous, ne jouît pas de la même protection que celui venant de Batavia, où nos importations sont pour ainsi dire prohibées, et où les bâtiments hollandais sont favorisés en outre d'une protection spéciale, pour les exportations de cette colonie vers la mère patrie?

Enfin tous les pays d'Europe produisent des grains et des graines; or en adoptant la dénomination de *lieux de provenance*, les importations de la Hollande par mer profiteraient de la même faveur que les produits similaires que nous allons chercher nous-mêmes dans la mer Noire en échange de nos fabricats.

Un principe qui nous a encore dirigés, a été de favoriser l'entrée des matières premières qui alimentent nos fabriques. Nous en avons donc fixé le chiffre aussi bas que possible, afin de tâcher de faire d'Anvers un vaste marché où nos industriels pourraient se fournir de sucre, de coton, etc., au même prix qu'au Havre, Liverpool et Rotterdam, en bénéficiant des frais de transport, primes d'assurances et faux frais divers. Cet état de choses serait assurément des plus favorables au pays, et si nos adversaires se récrient sur le peu d'apparence d'un tel marché, en nous demandant pourquoi nous ne l'avons pas dès à présent, la réponse à leur faire est facile. Nous n'avons besoin pour cela que de leur citer ce qui se passe sous l'empire du régime actuel.

Nous prendrons pour exemple les cotons.

Le Havre et Liverpool sont pour cette matière les premiers marchés de l'Europe. Les Américains y font de préférence leurs expéditions, parce qu'indépendamment, à Liverpool, de la consommation de l'Angleterre, et au Havre, de celle de la France, ils ont encore sur ces deux points la chance des marchés étrangers, tels que la Belgique et la Hollande, qu'alimentent les entrepôts d'Europe. S'ils venaient donc en ce moment à Anvers, ils perdraient la France et l'Angleterre, où sont prohibés les cotons venant des ports européens, et cela sans compensation pour eux, aussi long-temps que chez nous les cotons y arriveront desdits entrepôts aux mêmes conditions que des lieux de provenance. D'ailleurs aujourd'hui notre marché présente encore un autre désavantage; c'est que, lorsqu'une crise survient en France ou en Angleterre, il est subitement inondé. Or cette irruption imprévue, en ôtant aux opérations commerciales leur régularité, empêche que des expéditeurs se confient à l'avance dans les données d'une sage et prévoyante combinaison. C'est ce qui arrive présentement avec les froments et les graines de lin, dont les Anglais nous surchargent pour faire de l'argent à tout prix. Sous ce rapport, les deux pays que nous venons de citer, sont à l'abri de ces perturbations; ils y ont paré au moyen de droits différentiels qui excluent de chez eux les provenances des entrepôts d'Europe. Mais plaçons-nous aussi sous l'égide tutélaire d'un tel régime, et nous pourrons acquérir les avantages réservés aux marchés de Liverpool et du Havre, car nous offrirons aux États-Unis, pour les engager à venir chez nous en droite ligne, la chance de la consommation de la Hollande, des ports de la Baltique et de l'Allemagne. Certes, Anvers, justement appréciée au dehors pour sa bonne foi et la sûreté de ses transactions, serait à même de disputer à ses rivaux toutes les préférences dont on la prive.

Ces dernières considérations, Monsieur le Ministre, vous montrent que l'intérêt maritime n'a pas été notre seul mobile, ni l'unique avantage que nous nous

soyons proposé. Cependant, par lui-même, il est assez important pour mériter aussi qu'on le protége. L'industrie de la navigation est celle qui rapporte le plus au pays. On ne s'est jamais donné la peine de faire un travail sur cet objet; un des soussignés s'en occupe, et s'il parvient à réunir les matériaux qui lui sont nécessaires, il établira facilement à quel point cette branche essentielle de nos prospérités est digne de toute la sollicitude du Gouvernement. Cependant, loin jusqu'ici qu'on ait cherché à en favoriser le développement à l'égal des autres industries, on l'a frappée d'un tribut exceptionnel, le droit de tonnage. C'est là pour elle, il faut en convenir, une assez étrange protection.

Avant de terminer, nous ferons encore remarquer que, dans notre travail, l'intérêt du cabotage ne nous a pas échappé. Une protection est accordée à divers articles, tels que les liquides, les soufres, les sels, les fruits, le stockvisch, le plomb, les grains et graines, les bois du Nord, etc. Ces objets suffisent assurément pour fournir au commerce dont il s'agit plus d'aliment et d'activité qu'il n'en a aujourd'hui.

Nos bateaux à vapeur trouvent aussi dans nos chiffres une faveur sur la concurrence ruineuse des compagnies étrangères.

Enfin, l'intérêt du Trésor n'a pas été le dernier à nous préoccuper, et nous sommes persuadés que notre tarif augmenterait de plusieurs millions les ressources de l'État.

Quant aux observations purement spéciales à tel ou tel article, elles ont trouvé leur place en regard des chiffres, et servent à les faire considérer du point de vue qui nous a guidés dans leurs fixation. Au surplus, les soussignés, composant le bureau du comité, s'offrent, Monsieur le Ministre, à vous donner en commun ou individuellement, verbalement ou par écrit, tous les renseignements et explications que vous pourriez encore désirer.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de la haute considération, avec laquelle nous avons l'honneur, d'être

Vos très-humbles et obéissants serviteurs,

J.-B. DONNET, Président.
G. KEMPENEERS.
H. SERIGIERS.
J. VAN EETEN.
DENIS HAINE, fils.

Le Secrétaire du comité,

G. FERRAND.

PROJET DE TARIF

DU

COMITÉ COMMERCIAL ET INDUSTRIEL

D'ANVERS.

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.		DROITS ACTUELS.		PROPOSI
		BASE.	TAUX.	BASE.
AMANDES	De la Méditerranée (*)	100 kil.	15 »	100 kil.
—	D'ailleurs	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
CACAO (1)	D'au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	3 18	»
—	Des ports hors d'Europe	»	»	»
—	Des ports d'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
CAFÉ (2)	D'au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	8 »	»
—	Hors d'Europe	»	»	»
—	Entrepôt d'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
CANNELLE de Ceylan	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	Le kil.	2 »	Le kil.
—	Hors d'Europe	»	»	»
—	Des ports d'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
CANNELLE de Chine et Cassia-lignea	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	100 kil.	20 »	100 kil.
CANNELLE de Chine	Hors d'Europe	»	»	»
—	D'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
EAUX-DE-VIE ET RHUM	De la Méditerranée et hors d'Europe	L'hectol.	2 12	L'hectol.
—	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	2 12	»
VINS (3)		»	» 50	»
ÉPICERIES	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	P. %	10 »	P. %.
—	Hors d'Europe	»	»	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	»	»
CLOUS de girofle	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	3 »	»
—	Hors d'Europe	»	3 »	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	»	»
FIGUES	De la Méditerranée	100 kil.	5 »	100 kil.
—	De Portugal	»	»	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	5 »	»

(*) Ne sont réputées importations des lieux de provenances que celles qui arriveront *directement* des endroits désignés, sans mouillage, ni transbordement dans aucun port intermédiaire. Le Gouvernement exigera par des mesures administratives la preuve de l'importation directe des lieux désignés. Cette note s'applique à tous les articles du projet de loi.

TIONS DU COMITÉ DE COMMERCE.			*Observations.*
Par navire BELGE.	Par navire ÉTRANG.	PAR TERRE.	
14 »	17 »		
17 »	18 50		
18 50	19 »	18 50	
5 »	9 »		(1) **Cacao.** — Le comité n'a pas craint d'élever les droits actuels sur le cacao, attendu que c'est un article de luxe, qui pourrait même supporter une plus forte augmentation.
7 »	10 »		
10 »	11 »		Il observe d'ailleurs, qu'à l'occasion de cet article, et pour ceux compris dans le présent tarif et qui sont dans le même cas, il s'est attaché à rendre la protection plus marquée en faveur des importations venant d'au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance.
11 »	11 50	11 50	
6 »	9 »		(2) **Café.**—Les Hollandais, comme on sait, jouissent à Batavia, lorsqu'ils chargent des cafés pour la mère patrie, d'une protection de 2 florins le picol, soit 7 francs par 100 kilog. Il a donc fallu retrouver cette protection sur les droits d'entrée en Belgique de cette denrée, tant pour les navires belges que pour les bâtiments étrangers ; autrement les importations directes en seraient impossibles, et, comme nous consommons $\frac{1}{5}$ environ des produits de Java, on doit essayer d'attirer à nous quelques arrivages en droite ligne de cette colonie, afin de pousser par là à des exportations de nos produits soit pour Batavia soit pour Syngapore et Manille.
10 »	12 50		
14 »	15 »		
15 50	16 »	15 50	
1 80	2 »		
2 »	2 20		Ce serait à tort que l'on voudrait considérer le droit porté pour le café comme exorbitant ; si on le rapproche de celui auquel le même article reste soumis en Angleterre, nonobstant les modifications du tarif Peel, modifications trouvées si libérales par certaines personnes, on reconnaîtra que nous sommes encore bien au-dessous de nos voisins d'outre Manche. Chez eux la protection, concernant les cafés, accordée à leur navigation, est de 44 $\frac{1}{2}$ centimes par liv. entre les importations de leurs colonies et celles des autres pays de production. Quant aux importations par pavillon étranger, elles sont prohibées. Notre chiffre pour cette denrée n'équivaut chez nous qu'à une protection en faveur de nos navires venant d'au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance de 1 $\frac{1}{2}$ centime par $\frac{1}{2}$ kilog. et de $\frac{1}{4}$ de centime pour les importations hors d'Europe.
2 20	2 30		
2 35	2 40	2 40	
16 »	24 »		
24 »	28 »		
28 »	30 »		
30 »	31 »	31 »	
2 »	3 50		
3 »	4 »	3 »	
Libre.	» 50	» 50	(3) **Vins.**—Il est à propos d'assurer une protection à la navigation belge, afin de lui donner les moyens de faire concurrence aux Prussiens, Norwégiens et Suédois, qui exploitent plus particulièrement ce commerce avec nos ports, favorisés qu'ils sont chez eux par des sorties en bois, tandis que nous n'avons rien à exporter pour aller chercher cette marchandise en France, nos navires ne pouvant rien importer dans ce pays sans payer des droits prohibitifs.
9 »	11 »		
12 »	13 »		
14 »	14 50	14 »	
8 »	12 »		
12 »	14 »		
14 »	15 »	15 »	
5 »	6 50		
5 50	6 50		
6 50	7 »	6 50	

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.		DROITS ACTUELS. BASE.	DROITS ACTUELS. TAUX.	PROPOSI BASE.
FRUITS verts.		P. °/₀.	10 »	P. °/₀.
—	Par canaux et rivières	»	»	»
FRUITS secs non spéc[nt] dénom.	De la Méditerranée	»	15 »	»
—	D'ailleurs	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
HUILE d'olive fine (4) (comestible)	De la Méditerranée et hors d'Europe.	L'hectol.	12 50	L'hectol.
—	D'ailleurs	»	»	»
MIEL	Hors d'Europe et mer Noire. . . .	100 kil.	10 »	100 kil.
—	Entrepôts d'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
POIVRE ET PIMENT (5) . .	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	5 »	»
—	Hors d'Europe.	»	»	»
—	Entrepôts d'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
PRUNES	De toute provenance	»	10 »	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
RIZ (6) *voir* p. 284	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	5 »	P. °/₀.
—	Hors d'Europe	»	»	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières. .	»	»	»
SUCRE brut (7)	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	1 69	100 kil.
—	Hors d'Europe.	»	»	»
—	Entrepôts d'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
STOCKVISCH (8)		»	» 31	»
—	Par canaux et rivières	»	» 31	»
THÉ	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	*Voir obs.*	»
—	Hors d'Europe.	»	»	»
—	Entrepôts d'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
BOIS d'ébénist. non ouvragé (9).	Hors d'Europe	P. °/₀.	2 »	»
—	Entrepôts d'Europe	»	2 »	»
—	Par canaux et rivières.	»	2 »	»
BOIS sciés en placage		»	»	P. °/₀.

TIONS DU COMITÉ DE COMMERCE.

Par navire BELGE.	Par navire ÉTRANG.	PAR TERRE.	*Observations.*
8 »	14 »		
14 »	16 »	16 »	
14 »	20 »		
22 »	26 »		
26 »	28 »	28 »	
15 »	16 50		(4) **Huile d'olive.**—C'est un objet de luxe qui a semblé pouvoir sans inconvénient supporter une augmentation de droits.
16 50	17 »	17 »	
10 »	13 »		
13 »	15 »		
15 »	16 »	16 »	
4 »	10 »		(5) **Poivre et piment.**—A Batavia, il existe sur ces denrées un droit protecteur de 1 franc par picol pour les navires hollandais venant en Hollande, soit fr. 3 50 c^s les 100 kilog.
10 »	12 »		
13 »	14 »		
14 »	15 »	15 »	
10 »	11 »		
11 »	11 50	11 50	
15 »	20 »		(6) **Riz.**—Le comité a cru sur cet article devoir fixer le chiffre à la valeur plutôt qu'au poids, afin de proportionner le droit à la qualité, et de l'abaisser ainsi en faveur des riz de Bengale qui servent à la nourriture du pauvre
20 »	24 »		
24 »	26 »	24 »	
» 02	2 »		(7) **Sucre.**—On aurait voulu établir sur cet article une plus forte protection au profit du pavillon national, afin d'ouvrir de ce chef des rapports directs avec Syngapore et Manille, mais l'intérêt des raffineurs s'y oppose, et cette industrie ne doit pas être perdue de vue.
» 75	2 50		
2 50	3 »		
3 »	3 50	Prohibé.	
» 30	2 »		(8) **Stockvisch.** — Il y a eu des observations au sujet de cet article, quant à la protection du pavillon national, mais un navire, on doit y faire attention, ne prend guère en cette marchandise plus que la moitié de sa charge.
2 »	2 50	2 50	
25 »	70 »		Thé. . . . . Droits actuels
70 »	100 »		— noir. . . . 54 27
100 »	110 »		— autre qualité . 108 12
120 »	130 »	120 »	— de la Chine . 25 44
			— — . . 14 84
7 »	11 »		(9) **Bois d'ébénisterie.**—A l'aide du droit fixé pour cet article, on peut espérer de créer un marché national et d'employer à l'approvisionnement les navires, quand ils commencent à vieillir.
13 »	15 »		
15 »	15 50	15 »	
25 »	27 »	25 »	

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.		DROITS ACTUELS. BASE.	DROITS ACTUELS. TAUX.	PROPOSI BASE.
BOIS de teinture (10) . . .	Hors d'Europe.	100 kil.	» 42	100 kil.
	D'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
BOIS moulu		»	»	. . . . .
BOIS de construction de toute espèce non sciés (11). . .	De toute provenance.	P. °/₀.	6 »	P. °/₀.
BOIS sciés.		»	10 »	»
MATS ET ESPARS		»	1 »	»
CENDRES gravelées, dites potasses et perlasses . . .	Hors d'Europe, mer Noire et la Baltique.	100 kil.	1 69	100 kil.
—	D'ailleurs	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
CENDRES védasses		»	1 06	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
CHANVRE en masse (12) . .	Hors d'Europe.	100 kil.	1 37	100 kil.
—	D'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
CUIRS ET PEAUX verts et salés.	Hors d'Europe.	»	» 78	»
— (13) . . .	D'Europe	»	»	»
CUIRS ET PEAUX secs y compris ceux de buffl. et d'élans non préparés (14). . . .	Au delà des caps Horn et de B.-Esp.	Cuirs secs °/₀k.	» 53	»
	Hors d'Europe	Peaux de buffls et élans p. °/₀	. . . . .	. . . . .
	D'ailleurs et par rivières et canaux.		1 »	»
CUIVRE minerai.	De toute provenance.	100 kil.	1 27	100 kil.
CUIVRE brut en rosette, mitraille et potais.	Hors d'Europe	»	»	»
—	D'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
CUIVRE fondu en plaques . .	De toute provenance.	»	12 72	»
CUIVRE ouvré, laminé et battu, non comp. le doré ou bronzé.	De toute provenance.	»	»	»
COTON (15)	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	1 69	»
—	Hors d'Europe.	»	1 69	»
—	D'Eur., à l'exc. de Surate, Bengale, etc.	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
COTON Surate, Bengale et Madras.	Des entrepôts d'Europe	»	»	»
ÉTAIN brut (16).	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	3 18	»
—	D'ailleurs	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»

TIONS DU COMITÉ DE COMMERCE.

Par navire BELGE.	Par navire ÉTRANG.	PAR TERRE.	*Observations.*
» 20	1 50		(10) **Bois de teinture.**—Y compris le bois de Fernambouc, vu que c'est une matière première.
1 40	1 60		
1 60	1 70	1 60	
Prohibé.	Prohibé.	Prohibé.	
4 »	8 »	8 »	(11) **Bois de construction.**—Ressource à se procurer pour favoriser les mauvais et les vieux navires.
15 »	20 »	15 »	
» 50	2 »	» 50	
» 75	2 »		
2 »	2 50		
2 50	3 »	2 50	
» 50	1 50		
1 50	2 »	1 50	
1 »	6 »		(12) **Chanvre.**—On a dû faire sur cet article une grande distinction, attendu le peu qu'un navire est dans le cas de charger.
1 »	4 »		
3 »	4 »	3 »	
» 05	2 »		
2 »	2 50	2 »	(13) **Cuirs.** — Les cuirs sortant des colonies hollandaises pour la mère patrie payent 4 francs pour 100 pièces par navire national, et par navire étranger 8 fr.
» 05	3 »		
» 50	3 »		
3 »	3 50	3 »	(14) **Cuirs secs.** — Cette protection est à l'effet d'encourager les sorties pour Valparaiso.
			En cuirs, un navire ne charge guère que la moitié de sa jauge.
» 05	1 50	0 05	
» 50	2 »		
2 »	3 »		
3 »	3 50	3 »	
12 »	15 »	12 »	
15 »	18 »	15 »	
» 05	2 »		(15) **Coton**, *Surate*, *Bengale et Madras.* — Ici les importations des entrepôts d'Europe sont admises à un droit minime, attendu le besoin qu'ont les fabricants des qualités désignées ci-contre et les difficultés d'aller les chercher nous-mêmes aux lieux de provenance.
» 05	1 70		
5 »	6 50		
6 50	7 »	10 »	
1 50	2 50	2 50	
1 »	3 »		(16) **Étain brut.**—A la sortie de Batavia, cet article jouit d'une faveur de 2 florins par picol, 7 francs par 100 kilog. pour les navires hollandais venant vers la mère patrie. Nous avons dû songer à compenser cette protection.
3 »	4 »		
7 »	7 50	7 »	

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.		DROITS ACTUELS.		PROPOSI
		BASE.	TAUX.	BASE.
FANONS de baleine brut	Hors d'Europe.	P. °/°.	6 »	»
— (16[20]).	D'Europe	»	»	»
FANONS fabriqués	D'Europe	»	»	»
FER en gueuse		100 kil.	2 12	»
GARANCES		»	4 24	»
GOUDRONS	De toute provenance.	2,000 »	2 12	2,000 »
GRAINES de colza, navette, chènevis, lin et sésame	Hors d'Europe, mer Noire, Méditerranée et Baltique	Par last de 30 hectolitres.	*Voir obs.*	. . . . .
—	D'ailleurs			. . . . .
—	Par canaux et rivières			. . . . .
HUILES d'olives (17), coco et palme (pour fabrique)	Hors d'Eur., mer Noire et Méditerranée.	L'hectol.	2 12	L'hectol.
—	D'ailleurs	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
HUILES de poisson	Pêche nationale	. . . . .	. . . . .	. . . . .
—	Hors d'Europe.	»	12 30	»
—	D'ailleurs	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
HUILES de térébenthine		100 kil.	2 12	100 kil.
INDIGO	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	Le kil.	» 08	Le kil.
—	Hors d'Europe	»	» 08	»
—	D'ailleurs	»	» 08	»
—	Par canaux et rivières	»	» 08	»
PLOMB		100 kil.	» 53	100 kil.
—	Canaux et rivières.	»	»	»
RÉSINE	Hors d'Europe.	»	» 84	»
—	D'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
SALPÊTRE (18).	Au delà des caps Horn et de Bon.-Esp.	»	2 12	»
—	D'ailleurs	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
SALPÊTRE raffiné		»	3 18	»
SAVON dur (19)	De la Méditerranée	»	12 12	»
—	D'ailleurs	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»

TIONS DU COMITÉ DE COMMERCE.

Par navire BELGE.	Par navire ÉTRANG.	PAR TERRE.	*Observations.*
20 »	25 »		
25 »	27 »	25 »	(16[20]) **Fanons.**—On a préféré fixer le droit plutôt au poids qu'à la valeur, afin de faire rentrer l'impôt dans son intégralité, ce qui n'a pas lieu aujourd'hui, car il est facile de dissimuler dans les déclarations une partie de la valeur; ce mode s'applique plus particulièrement à cet article, attendu qu'il est peu connu et d'un placement difficile en cas de préemption, et qu'on serait assez souvent embarrassé d'en déterminer le prix. Il n'en est pas de même des riz, article généralement connu et d'une défaite journalière.
60 »	70 »	65 »	
6 »	8 »	6 »	
4 »	6 »	4 »	
» 50	3 »	2 »	
» 05	8 »		
» 50	8 »		
8 »	10 »	8 »	
1 »	2 50		(17) **Huiles.**—Toute espèce d'huile, quelle que soit sa qualité originaire déclarée, doit être considérée comme huile propre aux fabriques, dès que le déclarant accorde à l'administration de la douane de pouvoir la mélanger d'une matière quelconque à l'effet de la rendre immangeable.
2 50	3 50		
3 50	4 »	3 50	
Libre.			
12 30	15 »		
15 »	16 50		
17 »	17 50	17 »	
4 »	5 »	2 50	
» 01	» 10		
» 10	» 15		
» 15	» 18		
» 18	» 20	» 20	
» 50	1 50		
1 50	2 »	1 50	
» 50	1 50		
1 50	2 »		
2 »	2 25	2 »	
» 05	3 20		(18) **Salpêtre.**—Le comité s'est proposé de favoriser les importations directes de la mer du Sud et de développer par là nos rapports trop peu étendus avec le Chili et le Pérou, et de créer un marché dans le nord du continent.
3 20	4 »		
4 »	4 20	4 »	
5 »	5 50	5 »	
12 »	13 50		(19) **Savon dur.**—Les droits existants ont été maintenus dans l'espoir d'encourager la fabrication indigène.
13 50	14 50		
14 50	15 25	14 50	

Droits actuels.

Chènevis . . . . . fr.	3 18
Colza, navette et lin.	4 24
Lin pour semer du 1er août au 1er avril . . .	10 17
Sésame	2 p. %.

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.		DROITS ACTUELS.		PROPOSI
		BASE.	TAUX.	BASE.
SOUFRE brut.	De la Méditerranée et de l'Atlantique.	»	» 42	»
	D'ailleurs	»	»	»
—	En canon	»	2 54	»
SUIF (20)	Hors d'Eur., de la Balt. et de la mer Noire.	»	1 69	»
—	D'ailleurs	»	»	»
SUMAC (21)		»	» 42	»
TABACS en feuilles	Hors d'Europe.	»	*voir obser.*	»
— (22) . . .	D'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
TABACS Varinas en feuilles et rouleaux et autres rouleaux.	Hors d'Europe.	»	»	»
—	Des ports d'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
TABACS, cigares.		»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
TABACS fabriqués		»	»	»
TABACS en côtes.	Hors d'Europe.	»	»	»
—	D'Europe	»	»	»
—	D'ailleurs, par canaux et rivières . .	»	»	»
LAINES	Hors d'Europe.	»	Libre.	»
—	D'Europe	»	»	»
—	Par canaux et rivières	»	»	»
TOUS LES AUTRES ARTICLES, non spécialement dénommés dans la loi actuelle . . .	De toute provenance	Tarif actuel.	Tarif actuel.	Tarif actuel.
	ARTICLE ADDITIONNEL.			
RIZ non mondé ou en pellicule (23)	Au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance	»	»	»
—	Hors d'Europe.	»	»	»
—	D'ailleurs et par canaux et rivières. .	»	»	»

IONS DU COMITÉ DE COMMERCE.

Par navire BELGE.	Par navire ÉTRANG.	PAR TERRE.	*Observations.*
» 05	» 75		
» 75	1 »	» 75	
3 »	4 »	2 50	
1 »	2 50		
2 50	3 »	2 50	(20) **Suif.** — En vue d'augmenter nos rapports avec la mer Noire.
1 »	3 »	2 »	
7 »	10 »		(21) **Sumac.**—Cet article peut former ou compléter la cargaison de retour à nos exportations de sucre dans la Méditerranée.
10 »	12 »		Tabacs en feuilles et rouleaux, de l'Europe . . . fr. 5 » par 100 kilg.
12 »	13 »	13 »	— du Brésil, Maryland et de l'Amérique. 2 50
			— de Porto-Rico, St-Domingue, La Havane et grandes Indes . . . . . 5 »
25 »	28 »		Autres tabacs en feuilles . . . . . 3 »
28 »	30 »		Varinas en feuilles et rouleaux et autre tabac en rouleaux . 25 »
30 »	31 »	31 »	Côtes de tabac . . . . . 5 »
100 »	150 »		Tabacs fabriqués . . . . . 30 »
150 »	155 »	Prohibé.	Cigares de toute provenance . . . . . 100 »
40 »	50 »		(22) **Tabac en feuilles.**—Le comité a pensé pouvoir augmenter les droits sur cet article sans entraver le commerce interlope, et s'il n'a fait aucune distinction dans les qualités, c'est que toutes sont en état de supporter les droits, et qu'une gradation proportionnelle n'aurait en définitive pour résultat que de préjudicier aux intérêts du Trésor.
5 »	7 »		
7 »	8 »		
8 »	9 »	8 »	
Libre.	2 »		
»	2 »		
1 »	2 »	1 »	
Tarif actuel.	Augmentation de 20 p. o/o.	Tarif actuel.	
10 »	15 »	»	(23) **Riz.**—Les droits sont plus modérés sur cette nature de riz, attendu qu'il est susceptible de procurer un fret plus avantageux, de fournir matière à un marché intérieur, et enfin d'aider à la formation d'une industrie nouvelle dans le pays, celle de sa manipulation et préparation.
15 »	20 »	»	Il serait à désirer que cette manipulation pût avoir lieu à l'entrepôt.
20 »	22 »	20 »	

Anvers, le 12 octobre 1842.

Les membres formant le bureau du comité commercial et industriel,

MM. J.-B. DONNET, PRÉSIDENT.
H. SERIGIERS.
G. KEMPENEERS.
J. VAN EETEN.
DENIS HAINE, FILS.

Le Secrétaire du comité,
G. FERRAND.

OBSERVATIONS

ET

CALCULS DE M. J. RETSIN,

ARMATEUR A ANVERS,

SUR LA QUESTION DES DROITS DIFFÉRENTIELS.

Anvers, le 1er septembre 1842.

A Messieurs les Président et Membres de la Chambre des Représentants.

Messieurs,

Je remercie la commission d'enquête d'avoir élaboré un travail sur les droits différentiels, qui doit lui avoir coûté bien des peines, de même qu'à notre chambre de commerce qui s'en est occupée avec beaucoup de zèle. Si on n'est pas d'accord sur les chiffres, on paraît l'être à l'égard du principe, et c'est beaucoup. De mon côté, je me suis permis d'étudier ce qui est relatif aux droits différentiels, et bien que j'y aie consacré trois mois d'attention, il se pourrait encore que je me fusse trompé. Ici la difficulté n'est pas de placer un chiffre, mais il s'agit d'en poser un propre à opérer du bien, qui ne heurte pas les affaires, ne provoque pas de représailles, permet au petit négociant la continuation de ses affaires, encourage les exportations, protége proportionnellement la grande et la petite navigation, augmente raisonnablement les revenus du Trésor, et procure enfin plus de main-d'œuvre qu'il n'y en a maintenant. C'est sous ce point de vue que j'ai fait un travail que je soumets respectueusement à la Chambre des Représentants, avec prière de me prêter son attention, que je crois pouvoir mériter, par la raison que j'ai agi avec conscience et que j'ai voulu être juste.

Pour ce qui regarde le chiffre protecteur que la commission d'enquête propose à l'égard des provenances directes, il me semble être trop élevé. La commission, en voulant accorder une aussi large protection en faveur du pavillon belge, gênera trop les importations par navires étrangers. Il peut en résulter que de temps à autre la place se trouve dépourvue de marchandises, et cela parce que notre marine est encore trop minime pour l'approvisionner suffisamment. Si on adoptait le chiffre de la commission d'enquête, il en résulterait que ce serait l'armateur belge qui jouirait seul des avantages du tarif. Il pourrait

même en résulter que beaucoup de négociants qui, à aucun prix ne veulent être armateurs, se verraient dans la nécessité de quitter la place emportant des capitaux qu'il faut tâcher de pouvoir garder. Si les affaires vont mal, tâchons de les rétablir mieux en employant un moyen modéré. C'est dans ce sens que j'ai voulu confectionner mon travail, qui ne renferme aucune exagération, qui laissera à chacun une part active dans les affaires, qui n'excitera, je pense, aucune plainte, pas même une représaille ; car la protection que je propose est encore bien au-dessous de celle de toute nation qui a établi des droits différentiels ; elle n'atteint pas même la hauteur des fluctuations des frets aux colonies.

C'est ainsi que pour avoir voulu trop protéger le pavillon belge, que la commission (pour rester d'accord avec elle-même) a dû frapper davantage les importations indirectes. Ne partageant pas son avis, j'ai préféré accorder au pavillon une protection raisonnable et suffisante pour rester avec honneur debout. En même temps je protége les importations directes d'au delà de 10 % par tonneau, et il me semble que cela est préférable.

La commission et la chambre de commerce, tout en accordant une protection au pavillon, ne font aucune différence entre les provenances des Grandes Indes et celles de l'Atlantique. Cela est trop palpablement injuste pour ne pas être relevé. J'ai la conviction que les éventualités auxquelles l'armateur est exposé dans les expéditions aux Grandes Indes sont très-scabreuses ; il m'étonne même que des membres de la chambre de commerce n'aient pas saisi ce fait, eux qui savent qu'un sinistre éprouvé au delà du Cap de Bonne-Espérance suffit pour ruiner l'armateur peu fortuné, eux qui savent que lorsqu'il y a un sinistre c'est l'armateur qui en supporte la moitié.... En outre, je ne pense pas qu'il faille invoquer des mesures qui puissent provoquer à négliger la navigation aux Grandes Indes; au contraire, il faut chercher les moyens de l'encourager dans l'intérêt de nos fabriques, qui, à l'aide de notre marine, trouveront une occasion propice pour l'écoulement de leurs produits. J'ai donc posé un chiffre analogue, non-seulement pour les raisons motivées, mais parce qu'un armement pour l'Inde est beaucoup plus coûteux que celui pour un port de l'Atlantique, et pour permettre de concourir avec les navires anglais qui arrivent dans les possessions anglaises du Sud, où, ne trouvant pas de quoi faire un retour, se rendent dans les colonies, et au moyen de leur capacité, peuvent charger en fret à meilleur compte que nos navires ne pourraient le faire. Le Gouvernement hollandais a si bien compris son intérêt que, pour favoriser sa marine nationale, il a jugé à propos d'établir un droit différentiel.

La chambre de commerce dans sa proposition, penche trop en faveur des États-Unis, alors que, par un droit différentiel, elle favorise l'importation des bois d'acajou, bois d'ébénisterie, sucres, miel, huile de baleine, poivre, cannelle, le cacao et le thé. Je ne pense pas que la Belgique puisse adopter un pareil système, qui, selon moi, donnerait matière à provoquer des représailles. Des traités seuls peuvent favoriser une nation, et jusque là, j'ai voulu me borner à proposer un chiffre égal pour toutes les nations ; si je m'en suis légèrement écarté, c'est dans l'intérêt du Trésor et pour diminuer la protection du pavillon qui serait trop élevée ne le faisant pas.

Les chiffres posés par la commission presque généralement, et ceux de la chambre de commerce pour beaucoup d'articles de provenance indirecte, me paraissent trop élevés. Je crains qu'ils n'écrasent un grand nombre de petits né-

gociants dont la fortune ne permet pas de porter leur spéculation jusque dans les pays de production. Je conçois que le but est de nous attirer plus de produits directement, mais alors ma proposition ne serait-elle pas suffisante? Le point essentiel en faisant un tarif, est de voir s'il s'harmonise avec la position du pays, et c'est le cas de se demander ici, si on ne ferait pas mieux d'user de modération jusqu'à ce que l'expérience ait démontré si on peut continuer dans la même voie, ou s'il faut encore recourir aux modifications. Je ne suis certes pas compétent pour juger de l'avenir, mais nonobstant, je pense qu'un chiffre plus modéré sera plus utile au Trésor, au petit commerce, à nos bateaux à vapeur, à nos navires de cabotage qui, tous, sous les auspices de mes chiffres, conserveront encore une ressource qui leur manquerait si la Législature venait à accepter la proposition de la commission d'enquête. Sous le rapport de la protection des navires de cabotage par mer et par rivières et canaux, la commission est plus généreuse que la chambre de commerce, qui, parfois, est prodigue, et bien souvent n'accorde rien; mais malgré cela, la commission n'a pas établi une protection proportionnée : elle accorde autant à un allége venant de la Hollande par les eaux intérieures qu'à un navire à voile venant de New-Yorck. Je pense que, de ce chef, j'ai établi une meilleure proportion, et je prie de remarquer que rarement, pour les bateaux de l'intérieur, on accorde au delà de 5 francs par tonneau, et presque généralement 8 francs pour les provenances hors des entrepôts d'Europe; si je m'en écarte jusqu'à proposer 13, 14 ou 15 francs, ce n'est que pour des marchandises qui arrivent des États-Unis et qui ne sont pas des provenances de ce pays.

Les chiffres posés par la commission, comme ceux de la chambre de commerce à l'égard des provenances par terre, me paraissent trop exclusifs. C'est prétendre qu'il n'y aura aucune importation par cette voie. Je veux bien en convenir, les villes avoisinant les frontières par terre, payent moins d'impôts que les villes maritimes (surtout Anvers); leurs fabriques mêmes sont occupées pour fournir des objets à l'usage de la marine à voile; mais tout cela ne me semble une raison assez plausible pour leur couper toute ressource de commerce à l'importation, alors que nous devons convenir que la marchandise est fortement grevée par des frais de transport. Je pense donc qu'il faut user d'un chiffre approchant le mien, qui est raisonnable et nullement compromettant.

Ni la commission, ni la chambre de commerce, n'ont songé à indemniser l'État des sommes énormes qu'il paye en droit de tol, pour plusieurs denrées du Nord, à l'égard desquelles le tarif actuel est faible en droits. Je ne doute pas que l'équité ne permette de poser certains chiffres qui non-seulement assurent le péage de l'Escaut, mais par cela même protégeront nos navires de 3e ordre, pour lesquels, je le crains, il y aura moins d'occupation du côté de l'Ouest, mais bien encore du côté du Nord, tel que le transport des stockvisch, brai, goudron, graine de lin, colza, bois, etc. Il convient, surtout à l'égard du bois scié, de majorer le chiffre pour favoriser nos scieurs qui, actuellement, souffrent par défaut d'occupation.

Je ne doute nullement que la protection que je propose à l'égard du pavillon ne soit minime, mais quand je me permets de croire qu'à défaut d'obtention de traités, il pourrait arriver que le Gouvernement cessât de payer le droit de tol pour les navires étrangers, tout en le continuant pour notre pavillon, alors je me dis qu'aidé d'une protection secondaire, l'armateur n'a pas à désirer davantage.

Si, dans mon ouvrage, je ne motive pas la quotité des chiffres, c'est que j'ai la conviction qu'en présence du Trésor *qu'avant tout il faut ménager*, il y a selon moi impossibilité de se permettre de vouloir protéger tel et tel article d'importation; de sorte qu'avant de poser mon chiffre, j'ai agi avec prudence, j'ai consulté le tarif actuel, j'ai augmenté toutes denrées de luxe, j'ai diminué celles destinées pour nos fabriques, j'ai diminué le droit qui m'inspirait des craintes pour la fraude, et je ne doute pas qu'ils seront fructueux pour le Trésor et peu gênants pour le commerce.

Au résumé, je suis partisan de la réforme, mais d'une réforme modérée, qui puisse ranimer le commerce languissant, et nous procurer une marine capable de remplacer la marine étrangère, laquelle enlève en frets annuellement de 3 à 4 millions de numéraire hors du pays; enfin j'en désire une qui puisse mettre le Gouvernement à même d'en finir avec les subsides qui sont très-favorables à ceux qui en profitent, et très-nuisibles à ceux qui n'en jouissent pas.

Ce faisant, etc.

J. RETSIN.

TARIF DIFFÉRENTIEL DES DROITS D'IMPORTATION.

DÉNOMINATION DE LA NATURE DES MARCHANDISES.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	Quantité de marchandises qu'un navire, du jauge de 200 tonneaux, chargera approximativement.	MONTANT des droits à payer aux colonies des GRANDES INDES néerlandaises. Par navire néerlandais.	MONTANT des droits à payer aux colonies des GRANDES INDES néerlandaises. Par navire étranger.	TARIF PROPOSÉ PAR LE SOUSSIGNÉ. BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.	Observations.	TARIF ACTUEL DU GOUVERNEM. BASE des DROITS.	Indication des droits.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, sans réduction de 10 °/₀ et augmentation de 16 °/₀ additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, avec augmentation de 16 °/₀ addition.	Protection calculée par tonneau de jauge.	TARIF PROPOSÉ PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE. DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.	TARIF PROPOSÉ PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS. DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE. *Nota.* Lorsque le chiffre est égal pour les deux pavillons, il s'entend que la chambre de commerce propose une réduction de 10 °/₀ pour les importations par mer sous pavillon belge, comme au tarif actuel.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.
			Fl. c.	Fl. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.
Amandes en coques	Des pays de production	75,000 kil.	»	»	100 kil.	16 »	19 »	13,920	16,530	13 »		100 kil.	15 »	11,844	13,050	6 07	De toute espèce, des lieux de production	100 kil.	13 »	17 »	11,310	14,790	17 40	Directement des lieux de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar	100 kil.	15 »	15 »	11,845	13,050	6 07
	D'ailleurs, par mer		»	»		19 »	21 »	16,530	18,270	8 70			» 15 »	11,844	13,050	6 07	D'ailleurs, par mer		19 »	20 »	16,780	17,400	3 10	D'ailleurs, par mer		»	15 »	11,845	13,050	6 07
	Canaux et rivières		»	»		19 50	20 »	16,965	17,835	4 35			» 15 »	13,050	13,050	»	Par canaux et rivières		19 »	20 »	16,780	17,400	3 10	Canaux et rivières		»	19 »	16,530	16,530	»
	Par terre		»	»		19 50	20 »	16,965	17,835	4 35			» 15 »	13,050	13,050	»	Par terre		22 »	22 »	19,140	19,140	»	Par terre		»	19 »	16,530	16,530	»
— pelées	Des pays de production	170,000 kil.	»	»	»	13 »	14 30	25,636	28,200	13 »			» 15 »	26,622	29,580	15 »			13 »	17 »	25,636	33,524	39 44			»	15 »	26,622	29,580	17 40
	D'ailleurs, par mer		»	»		14 30	15 20	28,200	29,975	8 70			» 15 »	26,622	29,580	15 »			19 »	20 »	37,468	39,400	9 65	Même rédaction		»	15 »	26,622	29,580	17 40
	Canaux et rivières		»	»		14 50	15 »	28,594	29,580	4 35			» 15 »	29,680	29,680	»	Même rédaction		19 »	20 »	37,468	39,400	9 65			»	19 »	37,468	34,768	»
	Par terre		»	»		14 50	15 »	28,594	29,580	4 35			» 15 »	29,680	29,580	»			22 »	22 »	43,384	43,384	»			»	19 »	37,468	34,768	»
Cacao en fèves ou en pelures	Des ports situés au delà des caps Horn et de Bonne-Espér.	150,000 kil.	»	»	»	5 »	8 50	8,700	14,790	20 »			» 3 18	6,623	6,693	3 40	Directement des lieux de production		6 »	8 »	8,700	13,920	26 10	Directement des pays de production		»	3 »	5 »	5,220	8,700	17 40
	D'ailleurs, par mer		»	»		8 50	10 25	14,790	17,825	15 »			» 3 18	6,623	6,693	3 40	D'ailleurs, par mer		10 »	12 »	17,400	20,880	12 40	Des entrepôts transatlantiques		»	5 »	7 »	8,700	12,180	17 40
	Canaux et rivières		»	»		9 50	10 »	16,530	17,400	4 35			» 3 18	6,693	6,693	»	Canaux et rivières		12 »	13 »	20,880	22,620	8 70	D'ailleurs, par mer		»	9 »	9 »	14,096	15,660	7 80
	Par terre		»	»		9 50	10 »	16,530	17,400	4 35			» 3 18	6,693	6,693	»	Par terre		13 50	13 50	23,490	23,490	»	Canaux et rivières		»	9 »	9 »	15,660	15,660	»
																								Par terre		»	9 »	9 »	15,660	15,660	»
— — —	Des ports en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance		»	»		6 50	8 50	11,320	14,790	17 35			» 3 18	6,623	6,693	3 40			5 »	8 »	8,700	13,920	26 10								
	D'ailleurs, par mer		»	»		8 50	10 25	14,790	17,825	15 »			» 3 18	6,623	6,693	3 40	Même rédaction		10 »	12 »	17,400	20,880	12 40								
	Canaux et rivières		»	»		9 50	10 »	16,530	17,400	4 35			» 3 18	6,693	6,693	»			12 »	13 »	20,880	22,620	8 70	Même rédaction		»	3 »	5 »	5,220	8,700	17 40
	Par terre		»	»		9 50	10 »	16,530	17,400	4 35			» 3 18	6,693	6,693	»			13 50	13 50	23,490	23,490	»			»	5 »	7 »	8,700	12,180	17 40
																										»	9 »	9 »	14,096	15,660	7 80
																										»	9 »	9 »	15,660	15,660	»
																										»	9 »	9 »	15,660	15,660	»
Café	Des ports situés au delà du cap de Bonne-Espérance	220,000 kil.	Les 60 kilogr. 2 »	4 »	»	7 »	9 »	17,864	22,968	25 »			» 8 »	18,274	20,416	10 50	Importé directement des lieux de production		7 »	11 »	17,864	28,072	56 »	Directement des lieux de production ou d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance		»	6 50	8 »	16,588	20,416	19 14
	D'ailleurs, par mer		»	»		10 80	12 »	27,561	30,600	15 »			» 8 »	18,274	20,416	10 50	D'ailleurs, par mer		12 »	14 »	30,524	35,728	26 »	Des pays transatlantiques autres que lieu de production		»	8 »	9 50	20,416	24,344	19 14
	Canaux et rivières		»	»		11 20	11 60	28,582	29,603	5 »			» 8 »	20,416	20,416	»	Canaux et rivières		15 »	16 »	38,280	40,832	12 75	D'ailleurs, par mer		»	12 »	12 »	27,608	30,624	15 »
	Par terre		»	»		11 20	11 60	28,582	29,603	5 »			» 8 »	20,416	20,416	»	Par terre		17 »	17 »	43,384	43,384	»	Canaux et rivières		»	12 »	12 »	30,624	30,624	»
																										»	12 »	12 »	30,624	30,624	»
—	Des pays de production en deçà du cap de Bonne-Espérance		»	»		8 50	10 »	21,692	25,520	19 »			» 8 »	18,274	20,416	10 50														
	D'ailleurs, par mer		»	»		10 80	12 »	27,561	30,600	15 »			» 8 »	18,274	20,416	10 50	Même rédaction		7 »	11 »	17,864	28,072	56 »								
	Canaux et rivières		»	»		11 20	11 60	28,582	29,603	5 »			» 8 »	20,416	20,416	»			12 »	14 »	30,524	35,728	26 »								
	Par terre		»	»		»	»	28,582	29,603	5 »			» 8 »	20,416	20,416	»			15 »	16 »	38,280	40,832	12 75								
																			17 »	17 »	43,384	43,384	»								
Cannelle de la Chine, cassia	Des ports situés au delà du cap de Bonne-Espérance	85,000 kil.	»	»	»	20 »	27 »	19,720	26,680	30 »							Directement des lieux de production et des ports au delà du cap de Bonne-Espérance		14 »	24 »	13,804	23,664	49 »								
	D'ailleurs, par mer		»	»		27 »	30 »	26,620	29,580	15 »			» 20 »	17,748	19,720	10 »	D'ailleurs, par mer		30 »	35 »	29,580	34,620	24 70								
	Canaux et rivières		»	»		28 »	29 »	27,600	28,594	5 »			» 20 »	19,720	19,720	»	Canaux et rivières		30 »	35 »	29,580	34,620	24 70								
	Par terre		»	»		28 »	29 »	27,600	28,594	5 »			» 20 »	19,720	19,720	»	Par terre		40 »	40 »	39,440	39,440	»								
— de Ceylan	Des ports situés au delà du cap de Bonne-Espérance	75,000 kil.	»	»	Kilogr.	» 40	» 50	34,800	44,660	47 »		Kilog.	2 »	156,600	174,000	87 »	Directement des lieux de production	Kilog.	» 25	2 »	21,750	174,000	761 »		Kilog.	» 25	» 50	21,750	43,500	108 »	
	D'ailleurs, par mer		»	»		» 50	» 55	44,660	47,620	20 »			» 2 »	156,600	174,000	87 »	D'ailleurs, par mer		2 50	3 »	217,500	261,000	217 50			» 50	» 75	43,500	65,250	108 »	
	Canaux et rivières		»	»		» 52	» 54	45,240	46,980	8 70			» 2 »	174,000	174,000	»	Canaux et rivières		2 50	3 »	217,500	261,000	217 50	Même rédaction		» 1	» 1	75,000	87,000	60 »	
	Par terre		»	»		» 52	» 54	45,240	46,980	8 70			» 2 »	174,000	174,000	»	Par terre		4 »	4 »	348,000	348,000	»			» 1	» 1	87,000	87,000	»	
																										» 1	» 1	87,000	87,000	»	
Eau-de-vie, genièvre, rhum, arak	D'au delà du détroit de Gibraltar	2,250 hectol.	»	»	Hectol.	2 30	3 50	6,003	9,135	15 »		Hectol.	2 12	4,980	5,185	1 03	Directement des lieux de production	Hectol.	2 »	3 50	5,220	9,135	18 50		Hectol.	2 »	3 50	5,220	9,136	18 50	
	D'ailleurs, par mer		»	»		3 50	4 30	9,135	11,223	11 »			» 2 12	4,980	5,185	1 03	D'ailleurs, par mer		3 75	4 »	9,785	10,440	2 75			»	»	»	»	»	
	Canaux et rivières		»	»		3 80	4 20	9,900	10,962	5 »			» 2 12	5,185	5,185	»	Canaux et rivières		3 75	4 »	9,785	10,440	2 75	Même rédaction. Rhum et arak		»	4 »	4 »	9,396	10,440	5 »
	Par terre		»	»		3 80	4 20	9,900	10,962	5 »			» 2 12	5,185	5,185	»	Par terre		4 »	4 »	10,440	10,440	»			»	4 »	4 »	10,440	10,440	»
																										»	4 »	4 »	10,440	10,440	»
— — — —	Des ports situés en deçà du détroit de Gibraltar		»	»		2 75	3 50	7,176	9,135	9 70			» 2 12	4,980	5,185	1 03														
	D'ailleurs, par mer		»	»		3 75	4 30	9,786	11,223	7 50			» 2 12	4,980	5,185	1 03	Même rédaction		2 »	3 50	5,220	9,135	18 50								
	Canaux et rivières		»	»		3 85	4 20	10,048	10,962	4 50			» 2 12	5,185	5,185	»			3 75	4 »	9,785	10,440	2 75								
	Par terre		»	»		3 85	4 20	10,048	10,962	4 50			» 2 12	5,185	5,185	»			4 »	4 »	10,440	10,440	»								
																										»	2 »	3 50	5,220	9,135	18 50
																										»	»	»	»	»	»
																										»	4 »	4 »	9,396	10,440	5 »
																										»	4 »	4 »	10,440	10,440	»
																										»	4 »	4 »	10,440	10,440	»
Poivre et piment	Des ports situés au delà du cap de Bonne-Espérance	180,000 kil.	Les 60 kilogr. 2 »	1 »	100 kil.	4 »	7 »	8,352	14,616	26 »		100 kil.	5 »	9,396	10,440	5 20	Directement des lieux de production	100 kil.	8 »	12 »	16,704	25,056	41 72	Directement des pays de production	100 kil.	8 »	10 »	16,704	20,880	21 »
	D'ailleurs, par mer		»	»		7 50	8 90	15,660	18,583	15 »			» 5 »	9,396	10,440	5 20	D'ailleurs, par mer		14 »	15 »	29,232	31,320	10 50	Des entrepôts transatlantiques		»	10 »	12 »	20,880	25,056	21 »
	Canaux et rivières		»	»		8 »	8 50	16,700	17,748	5 »			» 5 »	10,440	10,440	»	Canaux et rivières		14 »	15 »	29,232	31,320	10 50	D'ailleurs, par mer		»	14 »	14 »	26,308	29,232	17 80
	Par terre		»	»		8 »	8 50	16,700	17,748	5 »			» 5 »	10,440	10,440	»	Par terre		16 »	16 »	33,400	33,400	»	Canaux et rivières		»	14 »	14 »	29,232	29,232	»
																								Par terre		»	14 »	14 »	29,232	29,232	»
Figues	Des ports au delà du détroit de Gibraltar	250,000 kil.	»	»	»	5 »	6 »	14,500	17,400	14 50		»	5 »	13,050	14,500	7 25	Directement des lieux de production	»	4 »	8 »	11,600	23,200	58 »	Des pays de production au delà du détroit de Gibraltar	»	4 »	5 »	11,600	14,500	14 50
	D'ailleurs, par mer		»	»		6 »	6 60	17,400	19,140	8 70		»	5 »	13,050	14,500	7 25	D'ailleurs, par mer	»	9 »	10 »	26,000	29,000	15 »	D'ailleurs, par mer	»	8 »	8 »	20,880	23,200	11 80
	Canaux et rivières		»	»		6 20	6 50	17,980	18,850	4 35		»	5 »	14,500	14,500	»	Canaux et rivières	»	9 »	10 »	26,000	29,000	15 »	Canaux et rivières	»	8 »	8 »	23,200	23,200	»
	Par terre		»	»		6 20	6 50	17,980	18,850	4 35		»	5 »	14,500	14,500	»	Par terre	»	12 »	12 »	34,800	34,800	»	Par terre	»	8 »	8 »	23,200	23,200	»
—	Des pays de production en deçà du détroit de Gibraltar		»	»		5 25	6 »	15,225	17,400	10 »		»	5 »	13,050	14,500	7 25		»	4 »	8 »	11,600	23,200	58 »		»	4 »	5 »	11,600	14,500	14 50
	D'ailleurs, par mer		»	»		6 »	6 60	17,400	19,140	8 70		»	5 »	13,050	14,500	7 25	Même rédaction	»	9 »	10 »	26,000	29,000	15 »	Même rédaction	»	8 »	8 »	20,880	23,200	11 80
	Canaux et rivières		»	»		6 20	6 50	17,980	18,850	4 35		»	5 »	14,500	14,500	»		»	9 »	10 »	26,000	29,000	15 »		»	8 »	8 »	23,200	23,200	»
	Par terre		»	»		6 20	6 50	17,980	18,850	4 35		»	5 »	14,500	14,500	»		»	12 »	12 »	34,800	34,800	»		»	8 »	8 »	23,200	23,200	»

DÉNOMINATION DE LA NATURE DES MARCHANDISES.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	Quantité de marchandises qu'un navire, du jauge de 200 tonneaux, chargera approximativement.	Montant des droits à payer aux colonies des Grandes Indes néerlandaises.		TARIF PROPOSÉ PAR LE SOUSSIGNÉ.							TARIF ACTUEL DU GOUVERNEM.						TARIF PROPOSÉ PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.						TARIF PROPOSÉ PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.						
					Base des droits.	Indication des droits.						Base des droits.	Indication des droits.					Base des droits.						Base des droits.					
			Par navire néerlandais.	Par navire étranger.		Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.	Observations.		Par belge, sous déduction de 10 °/₀ et augmentation de 16 °/₀ additionnels.	Par étranger, avec augmentation de 10 °/₀ addition.	Protection calculée par tonneau de jauge.			Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.			Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.
			Fl. c.	Fl. c		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.
Fruits verts, oranges et citrons.	Des ports de la Méditerranée et îles atlantiques.	2,800 caisses. 36,000 fr.	»	»	Valeur.	9 »	16 »	3,800	6,755	14 »		Valeur.	10 °/₀.	3,768	4,176	2 19	De toute espèce, autres que ceux tarifés, directement des lieux de production.	Valeur.	8 »	14 »	3,340	5,840	12 50	Fruits verts et secs sans distinction, des lieux ou pays de production au delà de Gibraltar.	Valeur.	10 °/₀.	10 °/₀.	3,768	4,176	2 19
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	16 »	20 »	6,755	8,501	8 70			»	3,768	4,176	2 19	D'ailleurs, par mer.	»	16 »	20 »	6,681	8,352	8 35	D'ailleurs, par mer.	»	15 »	15 »	5,626	6,264	3 19
	Canaux et rivières	»	»	»	»	17 »	19 »	7,178	8,022	4 70			»	4,176	4,176	»	Canaux et rivières	»	16 »	20 »	6,681	8,352	8 35	Canaux et rivières	»	15 »	15 »	6,264	6,264	»
	Par terre	»	»	»	»	17 »	19 »	7,178	8,022	4 70			»	4,176	4,176	»	Par terre	»	25 »	25 »	10,440	10,440	»	Par terre	»	15 »	15 »	6,264	6,264	»
— — —	Des pays de production en deçà du détroit de Gibraltar	2,800 caisses. 30,000 fr.	»	»	»	10 »	16 »	3,480	5,568	10 »		»	»	3,132	3,480	1 75		»	8 »	14 »	3,340	5,840	12 »		»	10 »	10 »	3,132	3,480	1 75
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	16 »	20 »	5,568	6,960	7 »		»	»	3,132	3,480	1 75	Même rédaction.	»	16 »	20 »	5,568	6,960	8 »	Même rédaction.	»	15 »	15 »	4,686	5,180	2 67
	Canaux et rivières	»	»	»	»	17 »	19 »	5,916	6,612	4 »		»	»	3,480	3,480	»		»	16 »	20 »	5,568	6,960	7 »		»	15 »	15 »	5,180	5,180	»
	Par terre	»	»	»	»	17 »	19 »	5,916	6,612	4 »		»	»	3,480	3,480	»		»	25 »	25 »	8,700	8,700	»		»	15 »	15 »	5,180	5,180	»
Fruits secs, autres que corinthes, prunes et raisins	Des pays de production	Impossible par la différence des valeurs et du volume	»	»	»	13 »	21 »	Impossible de poser un chiffre plus ou moins approchant.			Quoiqu'il y ait impossibilité de former une base plus ou moins convenable, je pense que le taux de mes chiffres peut être appliqué.	»	»	»	»	»	De toute espèce, autres que ceux tarifés, directement des lieux de production.	»	13 »	21 »	»	»	»		»	10 »	10 »	»	»	»
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	21 »	26 »					»	»	»	»	»	D'ailleurs, par mer.	»	26 »	28 »	»	»	»		»	15 »	15 »	»	»	»
	Canaux et rivières		»	»	»	22 »	25 »					»	»	»	»	»	Canaux et rivières	»	26 »	28 »	»	»	»	Même rédaction.	»	15 »	15 »	»	»	»
	Par terre		»	»	»	22 »	25 »					»	»	»	»	»	Par terre	»	30 »	30 »	»	»	»		»	15 »	15 »	»	»	»
Corinthes	Des pays de production	230,000 kil.	»	»	100 kil.	9 50	10 75	25,346	28,681	16 »		100 kil.	10 »	24,012	26,680	13 40	Pruneaux et raisins de toute espèce, directement des lieux de production.	100 kil.	8 »	12 »	21,344	32,016	53 »	Dans les réponses faites par la chambre de commerce, je n'en découvre pas une seule qui soit assez catégorique pour donner lieu à poser un chiffre; cependant je pense qu'elle a voulu proposer, à l'égard de ces articles, le même chiffre que pour les fruits secs; reste à savoir si c'est à la valeur ou au poids.						
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	10 75	11 40	28,681	30,415	8 70			»	24,012	26,680	13 40	D'ailleurs, par mer.	»	14 »	15 »	37,352	40,020	13 35							
	Canaux et rivières	»	»	»	»	10 90	11 25	29,081	30,015	4 70			»	26,680	26,680	»	Canaux et rivières	»	14 »	15 »	37,352	40,020	13 35							
	Par terre	»	»	»	»	10 90	11 25	29,081	30,015	4 70			»	26,680	26,680	»	Par terre	»	16 »	16 »	42,688	42,688	»							
Raisins en boîtes et en caisses	Des pays de production	200,000 kil.	»	»	»	9 50	10 75	22,040	24,940	14 50		»	10 »	20,800	23,200	12 »		»	8 »	12 »	18,560	27,800	46 »	Même observation.						
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	10 75	11 60	24,940	26,712	8 70			»	20,800	23,200	12 »	Même rédaction.	»	14 »	15 »	32,460	34,880	12 »							
	Canaux et rivières	»	»	»	»	11 10	11 50	25,752	26,680	4 70			»	23,200	23,200	»		»	14 »	15 »	32,460	34,880	12 »	Mêmes rédactions						
	Par terre	»	»	»	»	11 10	11 50	25,752	26,680	4 70			»	23,200	23,200	»		»	16 »	16 »	37,120	37,120	»							
— en barils	Des pays de production	175,000 kil.	»	»	»	9 30	10 75	18,879	21,821	14 50		»	10 »	18,270	20,300	10 15		»	8 »	12 »	16,240	24,360	40 60	Même observation.						
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	10 75	11 60	21,821	23,548	8 60			»	18,270	20,300	10 15	Même rédaction.	»	14 »	15 »	28,420	30,450	10 15							
	Canaux et rivières	»	»	»	»	11 »	11 40	22,230	23,142	4 60			»	20,300	20,300	»		»	14 »	15 »	28,420	30,450	10 15							
	Par terre	»	»	»	»	11 »	11 40	22,230	23,142	4 60			»	20,300	20,300	»		»	16 »	16 »	32,480	32,480	»							
Huiles d'olive et autres comestibles, huile de palme exceptée.	Des pays de production	2,250 hect.	»	»	Hectol.	11 50	12 60	30,015	32,909	14 50		Hectol.	12 30	28,893	32,103	16 »	Huile d'olive, de palme, de coco, de faine, d'œillette, de pavots et de graines, et toutes autres comestibles, directement des lieux de production	Hectolitre.	10 »	14 »	26,100	36,540	52 »	Directement des pays de production et au delà du détroit de Gibraltar	Hectol.	12 »	12 »	28,188	31,320	15 60
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	12 60	13 25	32,909	34,681	8 40			»	28,893	32,103	16 »	D'ailleurs, par mer.	»	15 »	17 »	39,150	44,370	26 »	D'ailleurs, par mer.	»	15 »	15 »	35,235	39,150	19 50
	Canaux et rivières	»	»	»	»	12 70	13 10	33,147	33,930	4 75			»	32,103	32,103	»	Canaux et rivières	»	15 »	17 »	39,150	44,370	26 »	Canaux et rivières	»	15 »	15 »	39,150	39,150	»
	Par terre	»	»	»	»	12 70	13 10	33,147	33,930	4 75			»	32,103	32,103	»	Par terre	»	18 »	18 »	46,980	46,980	»	Par terre	»	15 »	15 »	39,150	39,150	»
— d'olive pour fabriques	Des pays de production		»	»	»	1 »	2 »	2,610	5,220	13 »		»	2 12	4,980	5,185	1 03	Destinées aux fabriques, directemt des lieux de production.	»	» 05	2 12	130	5,523	27 »	Directement des pays de production et au delà du détroit de Gibraltar	»	2 »	2 »	4,698	5,220	2 60
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	2 »	2 60	5,220	6,786	7 80			»	4,980	5,185	1 03	D'ailleurs, par mer.	»	3 50	4 50	9,135	11,745	13 10	D'ailleurs, par mer.	»	3 »	3 »	7,147	7,864	3 40
	Canaux et rivières		»	»	»	2 12	2 40	5,533	6,264	3 65			»	5,185	5,185	»	Canaux et rivières	»	3 50	4 50	9,135	11,745	13 10	Canaux et rivières	»	3 »	3 »	7,864	7,864	»
	Par terre		»	»	»	2 12	2 40	5,533	6,264	4 75			»	5,185	5,185	»	Par terre	»	5 50	5 50	14,355	14,355	»	Par terre	»	3 »	3 »	7,864	7,864	»
— de baleine et de poisson de toute espèce	Directement de la pêche du Nord		»	»	»	9 »	12 50	23,590	32,625	45 »		»	12 30	28,893	32,103	16 »	De baleine, de chien marin, de cachalot et spermaceti, provenant de la pêche nationale.	»	Libre.	Prohibé	»	»	»	Huile de baleine, provenant de la pêche nationale.	»	9 »	»	22,330	»	»
	— — du Sud		»	»	»	5 »	11 80	13,050	30,800	85 »		»	12 30	28,893	32,103	16 »	— —	»	»	»	»	»	»	— —	»	—	—	—	—	—
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	12 50	14 »	32,625	36,540	19 50		»	»	28,893	32,103	16 »	Non provent de la pêche nation., direct. des lieux de produc[n].	»	12 30	15 »	32,103	39,150	35 »	D'un port transatlantique	»	7 50	9 »	19,575	23,490	18 60
	Canaux et rivières		»	»	»	13 20	13 60	34,568	35,490	4 70			»	32,103	32,103	»	D'ailleurs, par mer.	»	17 50	18 »	45,675	46,980	6 50	D'ailleurs, par mer.	»	12 »	12 »	28,188	31,320	15 60
	Par terre		»	»	»	13 20	13 60	34,568	35,490	4 75			»	32,103	32,103	»	Canaux et rivières	»	17 50	18 »	45,675	46,980	6 50	Canaux et rivières	»	12 »	12 »	31,320	31,320	»
																	Par terre	»	20 »	20 »	54,200	54,200	»	Par terre	»	12 »	12 »	31,320	31,320	»
Miel	Directement des colonies.	230,000 kil.	»	»	100 kil.	9 50	10 75	25,346	28,641	16 70		100 kil.	10 »	24,012	26,680	13 40	Directement des lieux de production hors d'Europe	100 kil.	9 »	13 »	24,012	34,684	53 »	Directement des pays de production	100 kil.	8 »	10 »	21,344	26,680	26 60
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	10 75	11 75	28,641	31,349	13 »			»	24,012	26,680	13 40	D'ailleurs, par mer.	»	14 »	15 »	36,372	40,000	13 14	Des entrepôts transatlantiques	»	10 »	12 »	26,680	32,026	26 60
	Canaux et rivières	»	»	»	»	10 90	11 25	29,081	30,015	4 70			»	26,680	26,680	»	Canaux et rivières	»	14 »	15 »	36,372	40,000	13 14	D'ailleurs, par mer.	»	14 »	14 »	33,616	37,452	19 18
	Par terre	»	»	»	»	10 90	11 25	29,081	30,015	4 75			»	26,680	26,680	»	Par terre	»	16 »	16 »	42,688	42,688	»	Canaux et rivières	»	14 »	14 »	37,452	37,452	»
																								Par terre	»	14 »	14 »	37,452	37,452	»
—	Des côtes de France		»	»	»	9 75	10 30	26,003	27,480	7 40		»	»	24,012	26,680	13 40		»	9 »	13 »	»	»	»		»	8 »	10 »	21,344	26,680	26 60
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	10 30	10 60	27,480	28,280	4 »			»	24,012	26,680	13 40	Même rédaction.	»	14 »	15 »	»	»	»		»	10 »	12 »	26,680	32,026	26 60
	Canaux et rivières		»	»	»	10 40	10 50	27,747	28,114	2 »			»	26,680	26,680	»		»	14 »	15 »	»	»	»	Même rédaction.	»	14 »	14 »	33,616	37,452	19 18
	Par terre		»	»	»	10 40	10 50	27,747	28,114	2 »			»	26,680	26,680	»	*N. B.* La commission n'en fait pas mention.	»	16 »	16 »	»	»	»		»	14 »	14 »	37,452	37,452	»
		220,000 kil.																							»	14 »	14 »	37,452	37,452	»
Prunes	Des pays de production	100,000 fr.	»	»	»	9 60	10 40	24,500	26,540	9 60		»	»	22,968	25,520	12 75	Et raisins de toute espèce, des lieux de production	»	8 »	12 »	20,416	30,624	51 »	Des lieux de production						
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	10 40	11 »	26,540	28,072	7 65			»	22,968	25,520	12 75	D'ailleurs, par mer.	»	14 »	15 »	35,728	38,280	12 75	D'ailleurs, par mer.						
	Canaux et rivières	»	»	»	»	10 50	10 75	27,786	26,786	2 75			»	25,520	25,520	»	Canaux et rivières	»	14 »	15 »	35,728	38,280	12 75	Canaux et rivières						
	Par terre	»	»	»	»	10 50	10 75	27,786	26,786	2 75			»	25,520	25,520	»	Par terre	»	16 »	16 »	40,832	40,832	»	Par terre						
			Par picol de 60 k.																											
Riz	D'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	240,000 kil.	1 »	2 »	»	4 25	6 50	11,832	18,100	31 »		»	5 »	12,528	13,920	7 »	Directement des lieux de production hors d'Europe	»	4 »	7 »	11,136	19,488	41 75	Importé d'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil.	2 »	4 50	5,868	12,296	33 60
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	6 50	7 50	18,100	20,880	14 »			»	12,528	13,920	7 »	D'ailleurs, par mer.	»	9 »	10 »	25,056	27,840	13 90	D'ailleurs, par mer.	»	6 »	6 »	15,033	16,700	8 30
	Canaux et rivières	»	»	»	»	6 75	7 10	18,800	19,770	4 80			»	13,920	13,920	»	Canaux et rivières	»	9 »	10 »	25,056	27,840	13 90	Canaux et rivières	»	6 »	6 »	16,700	16,700	»
	Par terre	»	»	»	»	6 75	7 10	18,800	19,770	4 80			»	13,920	13,920	»	Par terre	»	12 »	12 »	46,980	46,980	»	Par terre	»	6 »	6 »	16,700	16,700	»

Ici je répète que, comme pour les fruits secs et verts, la chambre de commerce aura probablement voulu assimiler cet article au tarif actuel, sinon à la valeur; c'est ce que j'ignore.

DÉNOMINATION DE LA NATURE DES MARCHANDISES.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	Quantité de marchandises qu'un navire, du jauge de 200 tonneaux, chargera approximativement.	MONTANT des droits à payer aux colonies des grandes Indes néerlandaises.		TARIF PROPOSÉ PAR LE SOUSSIGNÉ.						TARIF ACTUEL DU GOUVERNEM.					TARIF PROPOSÉ PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.						TARIF PROPOSÉ PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.					
					BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS.		PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Protection calculée par tonneau de jauge.	Observations.	BASE des DROITS.	Indication des droits.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Protection calculée par tonneau de jauge.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS.		PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Protection calculée par tonneau de jauge.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS.		PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Protection calculée par tonneau de jauge.
			Par navire néerlandais.	Par navire étranger.		Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 % additionnels.	Par étranger, y compris les 10 % additionnels.					Par belge, avec réduction de 10 % et augmentation de 16 % additionnels.	Par étranger, avec augmentation de 16 % addition.				Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 % additionnels.	Par étranger, y compris les 10 % additionnels.				Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 % additionnels.	Par étranger, y compris les 10 % additionnels.	
			Fl. c.	Fl. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.
Riz.	Des pays de production en deçà du cap de Bonne-Espérance.	240,000 kil.	»	»	100 kil.	4 75	6 »	13,224	16,700	17 35		100 kil.	5 »	12,528	13,920	7 »	Directement des lieux de production hors d'Europe	100 kil.	4 »	7 »	11,136	19,488	41 76	Directement des pays de production et au delà du détroit de Gibraltar	100 kil.	5 »	6 »	13,900	16,700	14 »
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	6 »	6 60	16,700	18,374	8 40		»	5 »	12,528	13,920	7 »	D'ailleurs, par mer.	»	9 »	10 »	25,056	27,840	13 90	D'ailleurs, par mer.	»	8 »	8 »	20,044	22,272	11 60
	Canaux et rivières		»	»	»	6 10	6 45	16,982	17,982	4 80		»	5 »	13,920	13,920	»	Canaux et rivières		9 »	10 »	25,056	27,840	13 90	Canaux et rivières		8 »	8 »	22,272	22,272	»
	Par terre		»	»	»	»	»	16,982	17,982	4 80		»	5 »	13,920	13,920	»	Par terre		12 »	12 »	33,400	33,400	»	Par terre		8 »	8 »	22,272	22,272	»
Stokvisch	Directement des pays de production	85,000 kil.	»	»	»	1 »	3 »	920	2,788	8 40		»	» 31	275	305	» 15	Directement des lieux de production.	»	» 30	2 »	295	1,972	8 35	Directement des pays de pêche.	»	» 30	1 50	295	1,280	5 »
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	2 50	4 »	2,320	3,652	6 50		»	» 31	275	305	» 15	D'ailleurs, par mer.	»	3 »	3 50	2,958	3,451	2 50	D'ailleurs, par mer.	»	2 50	2 50	2,209	2,465	1 23
	Canaux et rivières		»	»	»	2 75	3 50	2,552	3,248	4 »		»	» 31	305	305	»	Canaux et rivières		3 »	3 50	2,958	3,451	2 50	Canaux et rivières		2 50	2 50	2,465	2,465	»
	Par terre		»	»	»	»	»	2,652	3,248	4 »		»	» 31	305	305	»	Par terre		4 »	4 »	3,884	3,884	»	Par terre		2 50	2 50	2,465	2,465	»
Sucre brut.	D'un port au delà du cap de Bonne-Espérance	236,000 kil.	6 »	6 »	»	» 05	2 »	188	5,475	26 50		»	$1\ 21\frac{20}{69\frac{50}{0}}$	580	4,002	17 »	Importé directement des lieux de production	»	» 20	1 70	137	4,654	22 50	Directement des lieux de production ou d'au delà du cap de Bonne-Espérance	»	» 20	1 70	547	4,654	20 50
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	2 »	3 »	5,475	8,180	13 »		»	»	580	4,002	17 »	D'ailleurs, par mer.	»	3 »	4 25	8,212	11,630	17 11	Des entrepôts transatlantiques	»	1 »	2 50	2,360	6,844	22 »
	Canaux et rivières		»	»	»	2 50	2 60	6,022	6,936	5 »		»	»	4,002	4,002	»	Canaux et rivières		5 »	5 »	13,688	13,688	»	D'ailleurs, par mer et les eaux intérieures de la Hollande	»	3 »	3 »	7,381	8,212	4 15
	Par terre		»	»	»	»	»	6,022	6,936	5 »		»	»	4,002	4,002	»	Par terre		»	»	»	»	»	Autres canaux et rivières.	»	3 »	3 »	8,212	8,212	»
																								Par terre	»	3 »	3 »	8,212	8,212	»
— —	Des pays de production en deçà du cap de Bonne-Espérance.	220,000 kil.	»	»	»	» 60	2 »	1,531	5,104	17 50		»	$1\ 21\frac{20}{69\frac{50}{0}}$	580	4,002	17 »		»	» 20	1 70	137	4,654	21 05		»	» 20	1 70	511	4,338	19 »
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	2 »	3 »	5,104	7,795	13 »		»	»	580	4,002	17 »		»	3 »	4 25	7,656	10,753	15 50		»	1 »	2 50	2,552	6,386	19 »
	Canaux et rivières		»	»	»	2 30	2 60	5,780	6,890	5 »		»	»	4,002	4,002	»	Même rédaction		5 »	5 »	12,760	12,760	»	Même rédaction		3 »	3 »	6,890	7,656	3 80
	Par terre		»	»	»	»	»	5,780	6,890	5 »		»	»	4,002	4,002	»			»	»	»	»	»			3 »	3 »	7,656	7,656	»
																										3 »	3 »	7,656	7,656	»
Bois d'acajou	Des pays de production (Valeur calculée.)	12,000 p. carr. 26,000 fr.	»	»	Pied carr.	» 10	» 40	1,392	5,568	20 »		Valeur.	2 °/o.	543	603	» 30	Directement des lieux de production.	Valeur.	6 »	12 »	1,810	3,620	9 »	Directement des pays de production	»	3 50	5 »	10,150	14,500	22 »
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	» 40	» 60	5,568	8,352	13 80		»	»	543	603	» 30	D'ailleurs, par mer.	»	16 »	18 »	4,825	5,428	3 »	Des entrepôts transatlantiques	»	5 »	6 50	14,500	18,850	22 »
	Canaux et rivières		»	»	»	» 45	» 50	6,260	6,960	3 50		»	»	603	603	»	Canaux et rivières		16 »	18 »	4,825	5,428	3 »	D'ailleurs, par mer.	»	9 »	9 »	23,400	26,100	8 50
	Par terre		»	»	»	»	»	6,260	6,960	3 50		»	»	603	603	»	Par terre		20 »	20 »	6,032	6,032	»	Canaux et rivières		9 »	9 »	26,100	26,100	»
																								Par terre	»	9 »	9 »	26,100	26,100	»
— d'ébénisterie.	Des pays de production	La différence des valeurs ne permet pas de poser un chiffre approchant.			Valeur.	3 »	8 »	Ne pouvant connaître la quantité respective, on ne peut trouver une somme approximative.		Je crois que le Gouvernement a commis une erreur en fixant à 6 °/o de la valeur le bois non scié, et seulement 4 °/o par tonneau de mer le bois scié, de sorte que le bois scié entre en Belgique avec une différence de 5 °/o en moins que le bois non scié venant du Rhin. dont en partie on ne peut se passer.	»	2 »	Par la différence des valeurs de ces bois, il y a impossibilité de poser une somme.			Autres, directem. des lieux de product. (le noyer excepté).	»	6 »	12 »	»	»	»									
	D'ailleurs, par mer				»	8 »	11 »					»	»				D'ailleurs, par mer.	»	16 »	18 »	»	»	»	Directement des pays de provenance.	»	3 50	5 »	»	»	»
	Canaux et rivières				»	9 »	10 »					»	»				Canaux et rivières	»	16 »	18 »	»	»	»	Des entrepôts transatlantiques	»	5 »	6 50	»	»	»
	Par terre				»	»	»					»	»				Par terre	»	20 »	20 »	»	»	»	D'ailleurs, par mer.	»	9 »	9 »	»	»	»
																								Canaux et rivières	»	9 »	9 »	»	»	»
																								Par terre	»	9 »	9 »	»	»	»
— scié.	Des pays de production	300 tonneaux de 40 pieds carr.	»	»	Tonn. de 1½ mèt. car.	7 »	15 »	1,624	3,480	8 70		Tonn. de mer de 1½ mèt. car.	4 »	835	928	» 46														
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	15 »	20 »	3,480	4,640	5 80		»	»	835	928	» 46														
	Canaux et rivières		»	»	»	16 »	18 »	3,712	4,176	2 30		»	»	928	928	»														
	Par terre		»	»	»	»	»	3,712	4,176	2 30		»	»	928	928	»														
																	La commission d'enquête n'en fait point mention.							La chambre de commerce n'en fait pas mention						
— de construction coupé ou non.	De tous les pays		»	»	»	1 »	8 »	232	1,856	8 10		Valeur.	6 °/o.	Par la différence des valeurs de ces bois, il y a impossibilité de poser un chiffre un peu approchant.																
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	8 »	12 »	1,856	2,784	4 60		»	»																	
	Canaux et rivières		»	»	»	9 »	11 »	2,088	2,554	2 30		»	»																	
	Par terre		»	»	»	»	»	2,088	2,554	2 30		»	»																	
— Fernambouc.	Des pays de production	250,000 kil.	»	»	100 kil.	3 75	4 75	9,525	13,775	21 »		100 kil.	4 24	11,068	12,296	6 15	Directement des lieux de production.	100 kil.	2 »	4 »	5,800	11,600	29 »	Directement des lieux de production	»	2 »	4 »	5,800	11,600	29 29
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	4 75	5 25	13,775	15,522	15 »		»	»	11,068	12,296	6 15	D'ailleurs, par mer.	»	5 »	6 »	14,500	17,400	14 50	D'ailleurs, par mer	»	5 »	5 »	13,050	14,600	7 75
	Canaux et rivières		»	»	»	4 80	5 10	15,900	14,800	4 50		»	»	12,296	12,296	»	Canaux et rivières		5 »	6 »	14,500	17,400	14 50	Canaux et rivières		5 »	5 »	14,600	14,600	»
	Par terre		»	»	»	»	»	13,900	14,800	4 50		»	»	12,296	12,296	»	Par terre		7 »	7 »	20,300	20,300	»	Par terre		5 »	5 »	14,600	14,600	»
— de teinture.	Directement des lieux de production.		»	»	»	» 10	1 20	29	3,480	17 25		»	$42\frac{10}{0}$	1,100	1,229	» 65	Directement des lieux de production de toute espèce	»	» 20	2 50	580	7,500	32 50	Directement d'un pays transatlantique	»	» 20	» 30	580	870	1 40
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 20	1 80	3,480	5,220	8 70		»	»	1,100	1,229	» 65	D'ailleurs, par mer	»	3 »	4 »	8,700	11,600	14 50	D'ailleurs, par mer.	»	1 »	1 »	2,600	2,900	1 50
	Canaux et rivières		»	»	»	1 30	1 60	3,870	4,640	3 85		»	»	1,229	1,229	»	Canaux et rivières		3 »	4 »	8,700	11,600	14 50	Canaux et rivières		1 »	1 »	2,900	2,900	»
	Par terre		»	»	»	»	»	3,870	4,640	3 85		»	»	1,229	1,229	»	Par terre		5 »	5 »	14,500	14,500	»	Par terre		1 »	1 »	2,900	2,900	»
Potasse et Perlasse.	Amérique, mer Noire et Méditerranée		»	»	»	» 50	1 50	1,450	4,350	14 50		»	1 69	4,411	4,900	2 40	Potasse, védasse et perlasse, directem. des lieux de product.	»	» 05	1 70	130	3,770	18 20	Directement d'un pays de production	»	1 25	2 50	3,625	7,250	18 »
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 50	2 »	4,350	5,800	7 25		»	»	4,411	4,900	2 40	D'ailleurs, par mer.	»	2 »	2 50	5,800	7,250	7 25	D'ailleurs, par mer.	»	3 »	3 »	7,830	8,700	3 35
	Canaux et rivières		»	»	»	1 60	1 80	4,640	5,220	4 »		»	»	4,900	4,900	»	Canaux et rivières		2 »	2 50	5,800	7,250	7 25	Canaux et rivières		3 »	3 »	8,700	8,700	»
	Par terre		»	»	»	»	»	4,640	5,220	4 »		»	»	4,900	4,900	»	Par terre		3 »	3 »	8,700	8,700	»	Par terre		3 »	3 »	8,700	8,700	»
— —	Des pays de production au nord du Sund.		»	»	»	» 75	1 20	1,956	3,480	7 50		»	1 69	4,411	4,900	2 40														
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 20	1 60	3,480	4,640	5 60		»	»	4,411	4,900	2 40														
	Canaux et rivières		»	»	»	1 30	1 50	3,770	4,350	3 »		»	»	4,900	4,900	»	Même rédaction		»	» 05	1 70	130	3,770	18 20	Même rédaction		1 25	2 50	3,625	7,250	18 »
	Par terre		»	»	»	»	»	3,770	4,350	3 »		»	»	4,900	4,900	»			2 »	2 50	5,800	7,250	7 25			3 »	3 »	7,830	8,700	3 35
																			3 »	3 »	8,700	8,700	»			3 »	3 »	8,700	8,700	»
Védasse.	Des pays de production au nord du Sund.		»	»	»	» 50	1 05	1,450	2,929	7 60		»	1 06	2,766	3,074	1 50														
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 05	1 40	2,929	4,060	5 60		»	»	2,766	3,074	1 50														
	Canaux et rivières		»	»	»	1 10	1 30	3,191	3,770	3 »		»	»	3,074	3,074	»	Même rédaction		»	» 05	1 70	130	3,770	18 20	Même rédaction		1 25	2 50	3,625	7,250	18 »
	Par terre		»	»	»	»	»	3,191	3,770	3 »		»	»	3,074	3,074	»			2 »	2 50	5,800	7,250	7 25			3 »	3 »	7,830	8,700	3 35
																			3 »	3 »	8,700	8,700	»			3 »	3 »	8,700	8,700	»

DÉNOMINATION DE LA NATURE DES MARCHANDISES.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	Quantité de marchandises qu'un navire, du jauge de 200 tonneaux, chargera approximativement.	TARIF PROPOSÉ PAR LE SOUSSIGNÉ. — Montant des droits à payer aux colonies des grandes Indes néerlandaises.		Base des droits.	Indication des droits.		Produit des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Observations.
			Par navire néerlandais.	Par navire étranger.		Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 16 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 16 °/₀ additionnels.	
			Fl. c.	Fl. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	
Graine de chènevis.	Mer Noire et Méditerranée	130 last.	»	»	Last de 30 hect.	» 01	12 »	1f 50c	1,809	9 »
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	12 »	18 »	1,809	2,714	4 50
	Canaux et rivières	»	»	»	»	13 »	16 »	1,960	2,412	2 25
	Par terre	»	»	»	»	13 »	16 »	1,960	2,412	2 25
— —	Du Nord, des pays de production	»	»	»	»	4 »	12 »	603	1,809	6 »
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	12 »	17 »	1,809	2,563	3 25
	Canaux et rivières	»	»	»	»	13 »	16 »	1,960	2,412	2 25
	Par terre	»	»	»	»	13 »	16 »	1,960	2,412	2 25
Graine de colza et de lin.	Mer Noire et Méditerranée	»	»	»	»	» 01	12 »	1f 50c	1,809	9 »
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	12 »	18 »	1,809	2,714	4 50
	Canaux et rivières	»	»	»	»	13 »	16 »	1,960	2,412	2 25
	Par terre	»	»	»	»	13 »	16 »	1,960	2,412	2 25
— — —	Du Nord, des pays de production	»	»	»	»	4 »	12 »	603	1,809	6 »
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	12 »	17 »	1,809	2,563	3 25
	Canaux et rivières	»	»	»	»	13 »	16 »	1,960	2,412	2 25
	Par terre	»	»	»	»	13 »	16 »	1,960	2,412	2 25
Graine de lin à semer du 1er août au 1er avril.	De Riga et ailleurs, par mer	115 last.	»	»	Last de 10 tonn.	8 »	18 »	1,063	2,400	7 25
	D'ailleurs et par terre	»	»	»	»	8 »	18 »	1,063	2,400	7 25
		»	»	»	»	»	»	»	»	»
		»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chanvre.	Des pays au delà du cap de Bonne-Espérance	100,000 kil.	»	»	100 kil.	1 »	5 »	1,160	6,380	26 »
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	5 »	8 »	6,380	9,280	14 50
	Canaux et rivières	»	»	»	»	6 »	7 »	6,960	8,120	5 80
	Par terre	»	»	»	»	6 »	7 »	6,960	8,120	5 80
—	Mer Noire et Méditerranée	»	»	»	»	1 »	3 50	1,160	4,060	14 50
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	3 50	4 75	4,060	5,510	7 25
	Canaux et rivières	»	»	»	»	3 75	4 50	4,350	5,220	4 35
	Par terre	»	»	»	»	3 75	4 50	4,350	5,220	4 35
—	Du Nord, des pays de production	»	»	»	»	1 00	2 25	1,160	2,610	7 25
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	2 20	3 25	2,610	3,770	5 80
	Canaux et rivières	»	»	»	»	2 60	3 15	2,900	3,654	3 75
	Par terre	»	»	»	»	2 60	3 15	2,900	3,654	3 75
Cuirs secs et salés secs.	Des pays au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance	150,000 kil.	Par 100 pièces. 4 »	8 »	»	» 20	3 »	348	5,225	24 50
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	4 »	5 50	6,960	9,510	13 »
	Canaux et rivières	»	»	»	»	4 20	4 80	7,300	8,352	5 »
	Par terre	»	»	»	»	4 20	5 50	7,300	8,352	5 »
— —	Des pays de production en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance	»	»	»	»	1 »	2 75	1,740	4,756	15 »
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	2 75	4 »	4,756	6,960	11 »
	Canaux et rivières	»	»	»	»	3 »	3 60	5,200	6,264	5 »
	Par terre	»	»	»	»	3 »	3 60	5,200	6,264	5 »
Cuirs salés de toute espèce	Des pays de production en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance	250,000 kil.	»	»	»	» 50	1 50	1,400	4,400	15 »
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	1 50	2 30	4,400	6,660	11 »
	Canaux et rivières	»	»	»	»	1 60	1 90	4,640	5,510	5 »
	Par terre	»	»	»	»	1 60	1 90	4,640	5,510	5 »
Coton en laine.	Des pays au delà du cap de Bonne-Espérance	140,000 kil.	»	»	»	» 01	3 20	16	5,196	25 »
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	3 20	4 70	5,196	7,632	12 »
	Canaux et rivières	»	»	»	»	3 30	3 80	5,359	6,333	4 80
	Par terre	»	»	»	»	3 30	3 80	5,359	6,333	4 80
— —	Des pays de production en deçà du cap de Bonne-Espérance et cap Horn	»	»	»	»	» 01	1 80	16	2,923	14 50
	D'ailleurs, par mer	»	»	»	»	1 80	2 80	2,923	4,547	8 »
	Canaux et rivières	»	»	»	»	2 »	2 50	3,248	4,060	4 »
	Par terre	»	»	»	»	2 »	2 50	3,248	4,060	4 »

TARIF ACTUEL DU GOUVERNEM. — Base des droits.	Indication des droits.	Produit des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Protection calculée par tonneau de jauge.	TARIF PROPOSÉ PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE. — DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	Base des droits.	Indication des droits.		Produit des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Protection calculée par tonneau de jauge.
		Par belge, taxe réduction de 10 °/₀ et augmentation de 16 °/₀ additionnels.	Par étranger, avec augmentation de 16 °/₀ addition.				Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 16 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 16 °/₀ additionnels.	
	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.		Last, 2,000 kil.	Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.
Last.	3 18	431	479	» 24	Directement des lieux de production	»	» 05	4 25	7f 16c	541	2 70
»	»	431	479	» 24	D'ailleurs, par mer	»	5 »	5 50	754	830	» 38
»	»	479	479	»	Canaux et rivières	»	5 »	5 50	754	830	» 38
»	»	479	479	»	Par terre	»	6 »	6 »	904	904	»
»	3 18	431	479	» 24	Même rédaction	»	» 05	4 25	7f 16c	541	2 70
»	»	431	479	» 24		»	5 »	5 50	754	830	» 38
»	»	479	479	»		»	5 »	5 50	754	830	» 38
»	»	479	479	»		»	6 »	6 »	904	904	»
»	4 24	575	639	» 32	Même rédaction	»	» 05	4 25	7f 16c	541	2 70
»	»	575	639	» 32		»	5 »	5 50	754	830	» 38
»	»	639	639	»		»	5 »	5 50	754	830	» 38
»	»	639	639	»		»	6 »	6 »	904	904	»
»	4 24	575	639	» 32	Même rédaction	»	» 05	4 25	7f 16c	541	2 70
»	»	575	639	» 32		»	5 »	5 50	754	830	» 38
»	»	639	639	»		»	5 »	5 50	754	830	» 38
»	»	639	639	»		»	6 »	6 »	904	904	»
»	10 17	1,221	1,355	» 67		»	»	»	»	»	»
»	10 17	1,355	1,355	»	La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
100 kil.	1 37	1,430	1,580	» 75	Directement des lieux de production	100 kil.	» 50	1 40	580	1,624	5 20
»	»	1,430	1,580	» 75	D'ailleurs, par mer	»	1 »	1 50	1,160	1,740	3 40
»	»	1,580	1,580	»	Canaux et rivières	»	1 »	1 50	1,160	1,740	3 40
»	»	1,580	1,580	»	Par terre	»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
»	1 37	1,430	1,580	» 75	Même rédaction	»	» 50	1 40	580	1,624	5 20
»	»	1,430	1,580	» 75		»	1 »	1 50	1,160	1,740	3 40
»	»	1,580	1,580	»		»	1 »	1 50	1,160	1,740	3 40
»	»	1,580	1,580	»		»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
»	1 37	1,430	1,580	» 75	Même rédaction	»	» 50	1 40	580	1,624	5 20
»	»	1,430	1,580	» 75		»	1 »	1 50	1,160	1,740	3 40
»	»	1,580	1,580	»		»	1 »	1 50	1,160	1,740	3 40
»	»	1,580	1,580	»		»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
»	» 53	830	922	» 46	Directement hors d'Europe et de la mer Noire	»	» 01	2 50	17f 30c	4,350	21 60
»	» 53	830	922	» 46	D'ailleurs, par mer	»	3 »	3 50	5,220	6,090	4 30
»	»	922	922	»	Par canaux et rivières	»	3 »	3 50	5,220	6,090	4 30
»	»	922	922	»	Par terre	»	4 »	4 »	6,960	6,960	»
»	» 53	830	922	» 46	Même rédaction	»	» 01	2 50	17f 30c	4,350	21 60
»	» 53	830	922	» 46		»	3 »	3 50	5,220	6,090	4 30
»	» 53	922	922	»		»	3 »	3 50	5,220	6,090	4 30
»	» 53	922	922	»		»	4 »	4 »	6,960	6,960	»
»	» 78	2,035	2,262	»		»	» 01	» 50	29	1,450	7 10
»	»	2,035	2,262	»	Même rédaction	»	1 »	1 50	2,900	4,350	7 25
»	»	2,262	2,262	»		»	1 »	1 50	2,900	4,350	7 25
»	»	2,262	2,262	»		»	2 »	2 »	5,800	5,800	»
»	1 67	2,500	2,733	1 16	Directement des lieux de production	»	» 01	1 70	16	2,760	13 70
»	»	2,500	2,733	1 16	D'ailleurs, par mer	»	2 50	3 »	4,060	4,872	4 »
»	»	2,733	2,733	»	Canaux et rivières	»	2 50	3 »	4,060	4,872	4 »
»	»	2,733	2,733	»	Par terre	»	4 »	4 »	6,496	6,496	»
»	1 67	2,500	2,733	1 16	Même rédaction	»	» 01	1 70	16	2,760	13 70
»	»	2,500	2,733	1 16		»	2 50	3 »	4,060	4,872	4 »
»	»	2,733	2,733	»		»	2 50	3 »	4,060	4,872	4 »
»	»	2,733	2,733	»		»	4 »	4 »	6,496	6,496	»

TARIF PROPOSÉ PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS. — DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE. *Nota.* Lorsque le chiffre est égal pour les deux pavillons, il s'entend que la chambre de commerce propose une réduction de 10 °/₀ pour les importations par mer sous pavillon belge, comme au tarif actuel.	Base des droits.	Indication des droits.		Produit des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Protection calculée par tonneau de jauge.
		Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 16 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 16 °/₀ additionnels.	
		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.
Des pays de production	Last.	1 50	1 50	203	226	» 10
D'ailleurs, par mer	»	4 25	4 25	566	638	» 37
Canaux et rivières	»	4 25	4 25	638	638	»
Par terre	»	4 25	4 25	638	638	»
Même rédaction	»	1 50	1 50	203	226	» 10
	»	4 25	4 25	566	638	» 37
	»	4 25	4 25	638	638	»
	»	4 25	4 25	638	638	»
Même rédaction	»	1 50	1 50	203	226	» 10
	»	4 25	4 25	566	638	» 37
	»	4 25	4 25	638	638	»
	»	4 25	4 25	638	638	»
La chambre de commerce n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
Directement des pays de production, au delà du détroit de Gibraltar et du cap de Bonne-Espérance	100 kil.	1 »	1 50	1,160	1,745	3 »
D'ailleurs, par mer	»	2 »	2 »	2,088	2,320	1 16
Canaux et rivières	»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
Par terre	»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
Même proposition	»	1 »	1 50	1,160	1,745	3 »
	»	2 »	2 »	2,088	2,320	1 16
	»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
	»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
Même proposition	»	1 »	1 50	1,160	1,745	3 »
	»	2 »	2 »	2,088	2,320	1 16
	»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
	»	2 »	2 »	2,320	2,320	»
Directement des pays de production ou d'un port au delà du détroit de Gibraltar	»	» 50	1 »	870	1,740	4 »
D'ailleurs, par mer	»	1 50	1 50	2,349	2,610	» 85
Canaux et rivières	»	1 50	1 50	2,610	2,610	»
Par terre	»	1 50	1 50	2,610	2,610	»
Même proposition	»	» 50	1 »	870	1,740	4 »
	»	1 50	1 50	2,349	2,610	» 85
	»	1 50	1 50	2,610	2,610	»
	»	1 50	1 50	2,610	2,610	»
Même proposition	»	1 50	1 50	1,450	2,900	7 25
	»	1 50	1 50	3,915	4,350	2 17
	»	1 50	1 50	4,350	4,350	»
	»	1 50	1 50	4,350	4,350	»
Directement au delà du cap de Bonne-Espérance	»	» 20	1 70	394	2,760	11 80
D'ailleurs, par mer	»	2 20	2 20	3,215	3,572	1 80
Canaux et rivières	»	2 20	2 20	3,572	3,572	»
Par terre	»	2 20	2 20	3,572	3,572	»
De toute autre espèce directement des lieux de production.	»	» 20	1 70	394	2,760	11 80
D'ailleurs, par mer	»	2 20	2 20	3,215	3,572	1 80
Canaux et rivières	»	2 20	2 20	3,572	3,572	»
Par terre	»	2 20	2 20	3,572	3,572	»

DÉNOMINATION DE LA NATURE DES MARCHANDISES.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	Quantité de marchandises qu'un navire, du jauge de 200 tonneaux, chargera approximativement.	MONTANT des droits à payer aux colonies des GRANDES INDES néerlandaises.		TARIF PROPOSÉ PAR LE SOUSSIGNÉ.						TARIF ACTUEL DU GOUVERNEM.					TARIF PROPOSÉ PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.						TARIF PROPOSÉ PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.					
					BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS.		PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Observations.	BASE des DROITS.	Indication des droits.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		Protection calculée par tonneau de jauge.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS.		PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE. *Nota.* Lorsque le chiffre est égal pour les deux pavillons, il s'entend que la chambre de commerce propose une réduction de 10 °/₀ pour les importations par mer sous pavillon belge, comme au tarif actuel.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS.		PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge.		
			Par navire néerlandais.	Par navire étranger.		Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.								Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.				Par navire belge.	Par navire étranger.	Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	
			Fl. c.	Fl. c.		Fr c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr c.		Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.
Vins autres que ceux de France.	Des pays de production	2,250 hectol.	»	»	Hectol.	3 »	4 10	7,730	10,700	15 »		Hectol.	2 »	4,700	5,220	2 60	Directement des lieux de provenance.	Hectol.	2 »	3 60	5,200	9,135	19 65	De toutes provenances	Hectol.	2 »	2 »	4,698	5,220	2 60
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	4 10	4 85	10,700	12,657	10 »		»	»	4,700	5,220	2 60	D'ailleurs, par mer	»	3 75	4 »	9,787	10,440	3 30	D'ailleurs, par mer.	»	2 »	2 »	4,698	5,220	2 60
	Canaux et rivières		»	»	»	4 30	4 60	11,223	12,052	4 »		»	»	5,220	5,220	»	Canaux et rivières	»	3 75	4 »	9,787	10,440	3 30	Canaux et rivières	»	2 »	2 »	5,220	5,220	»
	Par terre		»	»	»	4 30	4 60	11,223	12,052	4 »		»	»	5,220	5,220	»	Par terre	»	4 »	4 »	10,440	10,440	»	Par terre	»	2 »	2 »	5,220	5,220	»
			Par picol de 60 k.																										
Indigo	Des ports au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance	160,000 kil.	5 »	10 »	Kilog.	» 02	» 5	3,712	9,424	28 »		Kilog.	» 8½	14,200	15,776	7 90	Directement des lieux de production.	Kilogr.	» 01	6 »	1,856	11,136	46 »	Directement des lieux de production et au delà du cap de Bonne-Espérance.	Kilogr.	» 05	» 08	9,280	14,848	27 80
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	» 06	» 8½	13,000	15,876	14 30		»	»	14,200	15,776	7 90	D'ailleurs, par mer.	»	» 08	» 08	14,848	14,848	»	D'ailleurs, par mer.	»	» 10	» 10	16,704	18,560	9 30
	Canaux et rivières		»	»	»	» 6½	» 07	10,560	12,992	4 75		»	»	15,776	15,776	»	Canaux et rivières	»	» 10	» 10	18,560	18,560	»	Canaux et rivières	»	» 10	» 10	18,560	18,560	»
	Par terre		»	»	»	» 6½	» 07	10,560	12,992	4 75		»	»	15,776	15,776	»	Par terre	»	» 12	» 12	22,272	22,272	»	Par terre	»	» 10	» 10	18,560	18,560	»
—	Des pays de production en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance		»	»	»	» 02	» 4	13,712	7,424	18 50		100 kil.	» 8½	14,200	15,776	7 90	Même rédaction	»	» 01	» 06	1,856	11,136	46 »	Même rédaction	»	» 05	» 08	9,280	14,848	27 80
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	» 06	» 8½	13,000	15,876	14 30		»	»	14,200	15,776	7 90		»	» 08	» 08	14,848	14,848	»		»	» 10	» 10	16,704	18,560	9 30
	Canaux et rivières		»	»	»	» 6½	» 07	10,560	12,992	4 75		»	»	15,776	15,776	»		»	» 10	» 10	18,560	18,560	»		»	» 10	» 10	18,560	18,560	»
	Par terre		»	»	»	» 6½	» 07	10,560	12,992	4 75		»	»	15,776	15,776	»		»	» 12	» 12	22,272	22,272	»		»	» 10	» 10	18,560	18,560	»
Résine	Des pays de production	220,000 kil.	»	»	100 kil.	» 30	1 »	765	2,552	8 75		»	» 84	1,928	2,145	1 08	Directement des lieux de production.	100 kil.	» 01	» 85	255	2,169	9 50	De toutes provenances	»	» 50	1 50	1,276	3,300	10 »
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 »	1 50	2,552	3,828	6 40		»	»	1,928	2,145	1 08	D'ailleurs, par mer.	»	1 »	1 50	2,552	3,828	6 38	D'ailleurs, par mer.	»					
	Canaux et rivières		»	»	»	1 10	1 35	2,807	3,572	3 75		»	»	2,145	2,145	»	Canaux et rivières	»	1 »	1 50	2,552	3,828	6 38	Canaux et rivières	»	Absence de notion pour en faire mention.				
	Par terre		»	»	»	1 10	1 35	2,807	3,572	3 75		»	»	2,145	2,145	»	Par terre	»	2 »	2 »	5,104	5,104	»	Par terre	»					
Plomb et minerai, ainsi que le vieux plomb.	Des pays de production	250,000 kil.	»	»	»	» 15	1 »	435	2,900	12 50	Le vieux plomb de toute provenance à 15 centimes par navire belge et 1 franc par navire étranger.	»	» 13	339	377	» 19	Directement	»	» 01	» 85	290	2,465	10 85	De toutes provenances.	»	» 30	» 80	870	1,450	7 25
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 »	1 50	2,900	4,000	6 »		»	»	339	377	» 19	D'ailleurs, par mer.	»	1 50	2 »	4,450	5,800	6 25	D'ailleurs, par mer.	»					
	Canaux et rivières		»	»	»	1 10	1 35	3,190	3,915	3 »		»	»	377	377	»	Canaux et rivières	»	1 50	2 »	4,450	5,800	6 25	Canaux et rivières	»	Absence de notion pour en faire mention.				
	Par terre		»	»	»	1 10	1 35	3,190	3,915	3 »		»	»	377	377	»	Par terre	»	2 50	2 50	7,190	7,190	»	Par terre	»					
Salpêtre, nitrate de potasse et de soude.	Des pays de production		»	»	»	» 50	2 50	1,334	6,670	27 »		»	2 12	5,533	6,148	3 07	Directement des lieux de production.	»	» 05	2 20	139	4,370	21 »	Le tarif actuel	»	2 12	2 12	5,533	6,148	3 07
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	2 50	3 50	6,670	9,338	13 30		»	»	5,633	6,148	3 07	D'ailleurs, par mer.	»	3 »	3 50	8,700	10,150	7 25	D'ailleurs, par mer	»	2 12	2 12	5,533	6,148	3 07
	Canaux et rivières		»	»	»	2 60	3 »	6,936	8,004	5 »		»	»	6,148	6,148	»	Canaux et rivières	»	3 »	3 50	8,700	10,150	7 25	Canaux et rivières	»	2 12	2 12	6,148	6,148	»
	Par terre		»	»	»	2 60	3 »	6,936	8,004	5 »		»	»	6,148	6,148	»	Par terre	»	4 »	4 »	11,600	11,600	»	Par terre	»	2 12	2 12	6,148	6,148	»
Savon	Des pays de production		»	»	»	11 50	12 50	30,015	32,625	13 »		»	12 12	28,469	31,633	16 30	Directement des lieux de production	»	11 »	12 75	28,710	33,147	22 »	Le tarif actuel	»	12 12	12 12	28,469	31,633	16 30
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	12 50	13 »	32,625	33,930	6 50		»	»	28,469	31,633	16 30	D'ailleurs, par mer.	»	14 »	17 »	36,540	44,370	39 »	D'ailleurs, par mer.	»	12 12	12 12	28,469	31,633	16 30
	Canaux et rivières		»	»	»	12 60	12 80	32,909	33,537	3 25		»	»	31,633	31,633	»	Canaux et rivières	»	14 »	17 »	36,540	44,370	39 »	Canaux et rivières	»	12 12	12 12	31,633	31,633	»
	Par terre		»	»	»	12 60	12 80	32,909	33,537	3 25		»	»	31,633	31,633	»	Par terre	»	18 »	18 »	46,980	46,980	»	Par terre	»	12 12	12 12	31,633	31,633	»
Soufre brut	Des pays de production		»	»	»	» 35	1 20	1,038	3,480	12 »		»	» 42	1,096	1,218	» 60	Directement des lieux de production.	»	» 01	» 60	29	1,740	8 60	Directement des lieux de production	»	» 20	» 70	580	2,030	7 25
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	1 20	1 65	3,480	4,670	6 »		»	»	1,096	1,218	» 60	D'ailleurs, par mer	»	1 »	1 50	2,900	4,300	7 »	D'ailleurs, par mer	»	» 80	» 80	2,088	2,320	1 20
	Canaux et rivières		»	»	»	1 30	1 50	3,770	4,300	2 65		»	»	1,218	1,218	»	Canaux et rivières	»	1 »	1 50	2,900	4,300	7 »	Canaux et rivières	»	» 80	» 80	2,320	2,320	»
	Par terre		»	»	»	1 30	1 50	3,770	4,300	2 65		»	»	1,218	1,218	»	Par terre	»	2 »	2 »	5,800	5,800	»	Par terre	»	» 80	» 80	2,320	2,320	»
Gomme arabique et sénégal	Des pays de production	230,000 kil.	»	»	»	1 50	2 50	4,002	6,670	13 35		»	2 54 40/0	6,107	6,787	3 40													
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	2 50	3 »	6,670	8,004	7 »		»	»	6,107	6,787	3 40	La commission d'enquête n'en fait point mention.							La chambre de commerce n'en fait pas mention						
	Canaux et rivières		»	»	»	2 60	2 90	6,936	7,757	4 »		»	»	6,787	6,787	»													
	Par terre		»	»	»	2 60	2 90	6,936	7,737	4 »		»	»	6,787	6,787	»													
Thé hoé et congo gros.	Des ports situés au delà du cap de Bonne-Espérance	90,000 kil.	»	»	»	20 »	35 »	20,880	36,540	78 »		»	57 24	53,738	62,168	42 »	De toute espèce, importé directement des lieux de production et des ports au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil. sur 95,000 k.	25 »	70 »	27,550	77,100	250 »	De toute espèce, des pays de production et au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil. sur 95,000 k.	25 »	50 »	27,550	55,100	137 50
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	35 »	40 »	36,540	41,760	26 »		»	»	53,738	62,168	42 »		»	»	»	»	»	»	Des entrepôts transatlantiques	»	50 »	70 »	55,100	67,584	62 »
	Canaux et rivières		»	»	»	36 »	38 »	37,584	38,672	5 50		»	»	62,168	62,168	»		»	»	»	»	»	»	D'ailleurs, par mer.	»	90 »	90 »	89,262	101,230	58 »
	Par terre		»	»	»	»	»	37,684	38,672	5 50		»	»	62,168	62,168	»	Ne sont pas considérées indirectes ni cargaisons rompues, les importations de thé faites simultanément avec d'autres denrées ou marchandises venant directement des lieux de production, ou des lieux situés au delà du cap de Bonne-Espérance, lorsqu'il est constaté que les navires sont venus directement et n'ont point rompu charge depuis le lieu de leur départ jusqu'à celui de leur arrivée en Belgique.	»	»	»	»	»	»	Canaux et rivières	»	90 »	90 »	101,230	101,230	»
																								Par terre	»	90 »	90 »	101,230	101,230	»
— autres qualités	Des ports situés au delà du cap de Bonne-Espérance	100,000 kil.	»	»	»	25 »	40 »	29,000	46,000	88 »		»	108 12	112,888	125,419	63 »													
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	40 »	45 »	46,400	46,000	29 »		»	»	112,888	125,419	63 »													
	Canaux et rivières		»	»	»	41 »	43 »	47,560	49,880	11 60		»	»	125,419	125,419	»								Même rédaction						
	Par terre		»	»	»	»	»	47,560	49,880	11 60		»	»	125,419	125,419	»													
— hoé et congo gros.	Directement des pays de production	90,000 kil.	»	»	»	13 »	30 »	13,572	31,320	88 50		»	38 16	36,855	39,839	20 »	D'ailleurs, par cargaisons rompues, par mer	»	100 »	120 »	110,200	132,200	110 »		»	25 »	50 »	27,550	55,100	137 50
		»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	Canaux et rivières, cargaisons rompues	»	100 »	120 »	110,200	132,200	110 »		»	50 »	70 »	55,100	67,584	62 »
		»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	Par terre	»	150 »	150 »	165,300	165,300	»	Même rédaction	»	90 »	90 »	89,262	101,230	58 »
		»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»		»	90 »	90 »	101,230	101,230	»
																									»	90 »	90 »	101,230	101,230	»
— autres qualités	Directement des pays de production	100,000 kil.	»	»	»	18 »	35 »	20,880	40,600	100 »		»	72 08	75,251	83,612	41 80													
		»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	La commission d'enquête n'en fait point mention	»	»	»	»	»	»	Même rédaction	»	25 »	50 »	27,550	55,100	137 50
		»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»		»	50 »	70 »	55,100	67,584	62 »
		»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»		»	90 »	90 »	89,262	101,230	58 »
																									»	90 »	90 »	101,230	101,230	»
																									»	90 »	90 »	101,230	101,230	»
— hoé et congo gros.	Importé par navire construit dans le pays		»	»	»	»	»	»	»	»		»	14 84	15,590	»	100 »													
— autres qualités	Importé par navire construit dans le pays		»	»	»	»	»	»	»	»		»	25 44	29,510	»	180 »													

DÉNOMINATION DE LA NATURE DES MARCHANDISES.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	Quantité de MARCHANDISES qu'un navire, du jauge de 200 tonneaux, chargera approximativement.	MONTANT des droits à payer aux colonies des GRANDES INDES néerlandaises. Par navire néerlandais.	MONTANT des droits à payer aux colonies des GRANDES INDES néerlandaises. Par navire étranger.	TARIF PROPOSÉ PAR LE SOUSSIGNÉ. BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.	Observations.
			Fl. c.	Fl. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.	
Tabac en feuilles.	Des États-Unis d'Amérique	165,000 kil.	»	»	100 kil.	1 50	3 »	2,871	5,742	14 35	
	D'ailleurs, par mer	»	»	»		3 »	3 75	5,742	7,176	7 »	
	Canaux et rivières	»	»	»		3 20	3 60	6,124	6,890	4 »	
	Par terre	»	»	»		3 20	3 60	6,124	6,890	4 »	
— en feuilles et rouleaux.	Autres, d'autres pays de production	160,000 kil.	»	»	»	3 50	5 50	6,498	10,208	18 50	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	5 50	7 »	10,208	12,992	14 »	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	5 60	6 »	10,393	11,140	4 »	
	Par terre	»	»	»	»	5 60	6 »	10,393	11,140	4 »	
Gingembre non préparé	Des pays de production	180,000 kil.	»	»	»	2 »	3 50	4,176	7,308	16 »	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	3 50	4 80	7,308	10,200	13 50	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	3 60	4 »	7,516	8,352	4 »	
	Par terre	»	»	»	»	3 60	4 »	7,516	8,352	4 »	
Laine brute.	D'au delà du détroit de Gibraltar	85,000 kil.	»	»	»	» 01	2 75	986e	2,710	13 50	J'aicrsint qu'en imposant cette marchandiseà la valeur, il ne s'en suivit, que parfois elle pourrait, comme matière première, être trop imposée.
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	2 75	4 50	2,710	4,437	8 50	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	1 50	2 75	1,480	2,710	6 »	
	Par terre	»	»	»	»	1 50	2 75	1,480	2,710	6 »	
— —	D'autres pays de production.	»	»	»	»	» 01	1 50	986e	1,480	7 40	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	1 50	2 75	1,480	2,710	6 »	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	1 »	2 »	986	1,972	4 50	
	Par terre	»	»	»	»	1 »	2 »	986	1,972	4 50	
Étain.	Des ports au delà du cap de Bonne-Espérance	250,000 kil.	2 »	4 »	»	2 50	4 25	5,800	10,440	23 20	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	4 25	5 25	13,050	15,950	14 50	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	4 40	4 80	13,340	14,400	5 80	
	Par terre	»	»	»	»	4 40	4 80	13,340	14,400	5 80	
Cuivre brut et minerai.	Des pays de production		»	»	»	» 50	2 »	1,450	5,800	21 75	
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	2 »	3 »	5,800	8,700	14 50	
	Canaux et rivières		»	»	»	2 10	2 50	6,090	7,000	4 50	
	Par terre		»	»	»	2 10	2 50	6,090	7,000	4 50	
Goudron.	Des pays de production	120 last de 10 tonneaux.	»	»	Last de 10 tonn.	» 50	7 »	75	974	4 50	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	7 »	10 »	974	1,508	3 17	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	7 25	9 »	1,092	1,357	1 30	
	Par terre	»	»	»	»	7 25	9 »	1,092	1,357	1 30	
Brai	Des pays de production	180,000 kil.	»	»	100 kil.	» 50	1 50	1,044	3,122	10 45	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	1 50	2 25	3,122	4,698	8 70	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	1 75	2 10	3,654	4,384	3 65	
	Par terre	»	»	»	»	1 75	2 10	3,654	4,384	3 65	
Safran	Des pays de production	120,000 kil.	»	»	Kilogr.	» 50	» 55	69,600	76,560	34 75	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	» 55	» 68	76,560	80,736	21 18	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	» 56	» 57	77,952	80,344	11 80	
	Par terre	»	»	»	»	» 56	» 57	77,952	80,344	11 80	
Suif	Des pays de production	220,000 kil.	»	»	100 kil.	1 »	2 »	2,552	5,104	13 25	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	2 »	2 75	5,104	6,918	9 »	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	2 10	2 50	5,359	6,380	5 »	
	Par terre	»	»	»	»	2 10	2 50	5,359	6,380	5 »	
Rognures de cuir	Des pays de production	180,000 kil., 30,000 fr.	»	»	Valeur.	» 50	3 »	175	1,044	4 35	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	3 »	5 »	1,044	1,640	3 »	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	3 25	4 »	1,131	1,392	1 30	
	Par terre	»	»	»	»	3 25	4 »	1,131	1,392	1 30	
Crin de cheval.	Des pays de production	90,000 kil.	»	»	100 kil.	6 »	9 »	6,264	9,396	15 60	
	D'ailleurs, par mer.	»	»	»	»	9 »	10 75	9,396	11,213	9 »	
	Canaux et rivières	»	»	»	»	9 25	10 »	9,657	10,440	4 »	
	Par terre	»	»	»	»	9 25	10 »	9,657	10,440	4 »	

TARIF ACTUEL DU GOUVERNEM. BASE des DROITS.	Indication des droits.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, sous déduction de 10 °/₀ et augmentation de 10 °/₀ additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, avec augmentation de 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.
	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.
100 kil.	2 50	4,037	4,785	2 39
»	»	4,037	4,785	2 39
»	»	4,785	4,785	»
»	»	4,785	4,785	»
»	5 »	8,352	9,280	4 60
»	»	8,352	9,280	4 60
»	»	9,280	9,280	»
»	»	9,280	9,280	»
»	1 27	2,387	2,651	1 34
»	»	2,387	2,651	1 34
»	»	2,651	2,651	»
»	»	2,651	2,651	»
»	Libre.	»	»	»
»	»	»	»	»
»	»	»	»	»
»	»	»	»	»
»	Libre	»	»	»
»	»	»	»	»
»	»	»	»	»
»	»	»	»	»
»	3 18	8,305	9,222	4 60
»	»	8,305	9,222	4 60
»	»	9,222	9,222	»
»	»	9,222	9,222	»
»	1 27	3,315	3,683	1 84
»	»	3,315	3,683	1 84
»	»	3,683	3,683	»
»	»	3,683	3,683	»
Last.	2 12	265	294	» 14
»	»	265	294	» 14
»	»	294	294	»
»	»	294	294	»
100 kil.	84 80/0 »	1,589	1,772	» 91
»	»	1,589	1,772	» 91
»	»	1,772	1,772	»
»	»	1,772	1,772	»
Kilogr.	» 53	63,398	73,676	36 40
»	»	63,398	73,676	36 40
»	»	73,676	73,676	»
»	»	73,676	73,676	»
100 kil.	1 69 60/0	3,895	4,347	2 26
»	»	3,895	4,347	2 26
»	»	4,347	4,347	»
»	»	4,347	4,347	»
Valeur.	» 50	481	522	» 20
»	»	481	522	» 20
»	»	522	522	»
»	»	522	522	»
100 kil.	8 48	7,969	8,853	4 42
»	»	7,969	8,853	4 42
»	»	8,853	8,853	»
»	»	8,853	8,853	»

TARIF PROPOSÉ PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE. DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.
La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
Directement des lieux de production.	100 kil.	» 10	1 50	208	3,132	14 61
D'ailleurs, par mer.	»	3 »	4 »	6,264	8,352	10 45
Canaux et rivières	»	3 »	4 »	6,264	8,352	10 45
Par terre	»	5 »	5 »	10,400	10,400	»
La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
Importé directement de l'Inde	»	1 »	3 »	2,900	8,700	29 »
D'ailleurs, par mer.	»	3 50	4 »	10,150	11,600	7 75
Canaux et rivières	»	3 50	4 »	10,150	11,600	7 75
Par terre	»	5 »	5 »	14,500	14,500	»
Directement des lieux de production.	»	» 50	2 »	1,450	5,800	21 75
D'ailleurs, par mer.	»	3 »	4 »	8,700	11,600	14 50
Par canaux et rivières.	»	3 »	4 »	8,700	11,600	14 50
Par terre	»	5 »	5 »	14,500	14,500	»
La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
La commission d'enquête n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	»

TARIF PROPOSÉ PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS. DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE. *Nota.* Lorsque le chiffre est égal pour les deux pavillons, il s'entend que la chambre de commerce propose une réduction de 10 °/₀ pour les importations par mer sous pavillon belge, comme au tarif actuel.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 10 °/₀ additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 10 °/₀ additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.	
		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr. c.	
Des pays hors d'Europe, tabacs en feuilles et rouleaux	100 kil.	2 50	4 »	4,825	7,656	14 »	
D'ailleurs, par mer.	»	5 »	5 »	8,613	9,570	4 75	
Canaux et rivières	»	5 »	5 »	9,570	9,570	»	
Par terre	»	5 »	5 »	9,570	9,570	»	
Tabac d'Europe, par mer, sans distinction de provenances.	»	5 »	5 »	8,613	9,570	4 75	
Canaux, rivières et par terre.	»	5 »	5 »	9,570	9,570	»	
Tabac varinas, par mer, sans distinction de provenances	»	25 »	25 »	31,320	34,800	17 20	
Canaux, rivières et par terre.	»	25 »	25 »	34,800	34,800	»	
Côtes de tabac, par mer, directement	»	4 »	5 50	7,424	10,208	13 40	
Canaux, rivières et par terre.	»	Je l'ignore	»	»	»	»	
Cigares, par mer, hors d'Europe	»	15 »	20 »	11,310	15,080	18 80	
Canaux, rivières et par terre.	»	25 »	25 »	19,000	19,000	»	
Par mer	»	25 »	25 »	16,965	19,000	10 »	
Directem. des lieux de prod. ou au delà du cap de Bonne-Esp.	»	» 10	1 50	208	3,132	14 60	
D'ailleurs, par mer.	»	3 »	3 »	5,637	6,264	3 10	
Canaux et rivières	»	3 »	3 »	6,264	6,264	»	
Par terre	»	3 »	3 »	6,264	6,264	»	
Directement d'un pays transatlantique	Valeur.	» 50	1 »				
De l'Espagne, Portugal et au delà du détroit de Gibraltar	»	1 »	1 »				
A l'égard des 2 provenances ci-dessus : D'ailleurs, par mer.	»	1 50	1 50				La différence des valeurs des laines rend impossible d'atteindre une base pour poser un chiffre.
A l'égard des 2 provenances ci-dessus : Canaux et rivières	»	1 50	1 50				
A l'égard des 2 provenances ci-dessus : Par terre	»	1 50	1 50				
Même rédaction	»	1 50	1 50				Avec 10 °/₀ de réduction pour le pavillon belge.
	»	1 50	1 50				
	»	1 50	1 50				
Directement de l'Inde	100 kil.	1 »	3 »	2,900	8,700	29 »	
D'ailleurs, par mer	»	3 50	3 50	9,135	10,150	5 »	
Canaux et rivières	»	3 50	3 50	10,150	10,150	»	
Par terre	»	3 50	3 50	10,150	10,150	»	
Par navire national, de toute provenance	»	» 50	»	1,450	»	»	
Par navire étranger, de toute provenance	»	1 »	1 50	4,350	14 50		
D'ailleurs, par mer.	»	1 50	1 50	3,915	4,350	2 17	
Canaux et rivières	»	1 50	1 50	4,350	4,350	»	
Par terre	»	1 50	1 50	4,350	4,350	»	
Directement des lieux de production	Last de 2,000 k.	» 10	2 25	1,330	333	1 60	
D'ailleurs, par mer.	»	2 50	2 50	300	333	» 16	
Canaux et rivières	»	2 50	2 50	333	333	»	
Par terre	»	2 50	2 50	333	333	»	
La chambre de commerce n'en fait pas mention	»	»	»	»	»	»	
	»	»	»	»	»	»	
	»	»	»	»	»	»	
	»	»	»	»	»	»	
Le tarif actuel	Kilogr.	» 53	» 53	63,398	73,676	36 40	
D'ailleurs, par mer.	»	» 53	» 53	63,376	73,676	36 40	
Canaux et rivières	»	» 53	» 53	73,676	73,676	»	
Par terre	»	» 53	» 53	73,676	73,676	»	
Directement des lieux de production.	100 kil.	1 »	1 70	2,550	4,338	9 30	
D'ailleurs, par mer.	»	2 50	2 50	5,742	6,380	3 20	
Canaux et rivières	»	2 50	2 50	6,380	6,380	»	
Par terre	»	2 50	2 50	6,380	6,380	»	
Directement d'un pays transatlantique	Valeur.	1 »	2 »	348	696	1 75	
D'ailleurs, par mer.	»	3 »	3 »	940	1,070	» 65	
Canaux et rivières	»	3 »	3 »	1,070	1,070	»	
Même rédaction.	»	3 »	3 »	1,070	1,070	»	
Directement d'un pays de production.	100 kil.	2 50	4 »	2,600	4,176	8 90	
D'ailleurs, par mer.	»	6 »	6 »	5,637	6,264	3 10	
Canaux et rivières	»	6 »	6 »	6,264	6,264	»	
Par terre	»	6 »	6 »	6,264	6,264	»	

DÉNOMINATION DE LA NATURE DES MARCHANDISES.	DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	Quantité de MARCHANDISES qu'un navire, du jauge de 200 tonneaux, chargera approximativement.	MONTANT des droits à payer aux colonies des GRANDES INDES néerlandaises. Par navire néerlandais.	MONTANT des droits à payer aux colonies des GRANDES INDES néerlandaises. Par navire étranger.	TARIF PROPOSÉ PAR LE SOUSSIGNÉ. BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 16 °/o additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 16 °/o additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.	Observations.	TARIF ACTUEL DU GOUVERNEM. BASE des DROITS.	Indication des droits.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, sans déduction de 16 °/o additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, avec augmentation de 16 °/o addition	Protection calculée par tonneau de jauge.	TARIF PROPOSÉ PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE. DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 16 °/o additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 16 °/o additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.	TARIF PROPOSÉ PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS. DISTINCTION DES LIEUX DE PROVENANCE. *Nota.* Lorsque le chiffre est égal pour les deux pavillons, il s'entend que la chambre de commerce propose une réduction de 10 °/o pour les importations par mer sous pavillon belge, comme au tarif actuel.	BASE des DROITS.	INDICATION DES DROITS. Par navire belge.	INDICATION DES DROITS. Par navire étranger.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par belge, y compris les 16 °/o additionnels.	PRODUIT des droits sur navires de 200 tonn. de jauge. Par étranger, y compris les 16 °/o additionnels.	Protection calculée par tonneau de jauge.
			Fl. c.	Fl. c.	Fr. c.	Fr. c.		Fr.	Fr.	Fr. c.		Fr. c.		Fr.	Fr.	Fr. c.			Fr. c.		Fr.	Fr.	Fr. c.		Fr. c.		Fr.	Fr.	Fr. c.
Sumac	Des pays de production	210,000 kil.	»	»	100 kil.	» 01	» 75	24	1,727	8 50		100 kil.	» 42½	929	1,032	» 50			»	»	»	»	»		Directement du pays de production et au delà du détroit de Gibraltar	100 kil.	» 25	» 75	610	1,827	6 »
	D'ailleurs, par mer		»	»		» 75	1 25	1,727	3,040	6 50			»	929	1,032	» 50			»	»	»	»	»		D'ailleurs, par mer		1 »	1 »	2,192	2,436	1 20
	Canaux et rivières		»	»		» 80	1 »	1,948	2,436	2 50			»	1,032	1,032	»			»	»	»	»	»		Canaux et rivières		1 »	1 »	2,436	2,436	»
	Par terre		»	»		» 80	1 »	1,948	2,436	2 50			»	1,032	1,032	»			»	»	»	»	»		Par terre		1 »	1 »	2,436	2,436	»
Quercitron	Des pays de production	150,000 kil.	»	»	»	» 15	1 50	261	2,610	11 75		Valeur.	1 °/o	365	412	» 23			»	»	»	»	»		Directement du pays de production		» 25	» 75	435	1,305	2 35
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	1 50	3 50	2,610	4,350	8 70			»	365	412	» 23			»	»	»	»	»		D'ailleurs, par mer		1 »	1 »	1,560	1,740	» 90
	Canaux et rivières		»	»	»	1 60	2 25	2,784	3,889	5 50			»	412	412	»			»	»	»	»	»		Canaux et rivières		1 »	1 »	1,740	1,740	»
	Par terre		»	»	»	1 60	2 25	2,784	3,889	5 50			»	412	412	»			»	»	»	»	»		Par terre		»	1 »	1,740	1,740	»
Marbre brut	Des pays de production	Impossible d'évaluer en valeur.	»	»	Valeur.	4 »	6 »	Impossible de poser un chiffre approximatif par la grande différence des valeurs des marbres.				»	6 °/o	»	»	»			»	»	»	»	»		De toute provenance	Valeur.	3 »	4 »	Avec 10 °/o de restitution pour le pavillon belge.		
	D'ailleurs, par mer.		»	»		6 »	8 »						»	»	»	»			»	»	»	»	»		D'ailleurs, par mer.		3 »	4 »			
	Canaux et rivières		»	»		6 50	7 50						»	»	»	»			»	»	»	»	»		Canaux et rivières		3 »	4 »	»	»	»
	Par terre		»	»		6 50	7 50						»	»	»	»			»	»	»	»	»		Par terre		3 »	4 »	»	»	»
Cornes de bœufs	Des pays de production	300,000 pièces, 25,000 fr.	»	»	»	» 50	3 »	145	870	3 70		»	1 °/o	255	290	» 17			»	»	»	»	»		Directement des pays de production	»	1 »	2 »	290	580	1 45
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	3 »	5 »	870	1,450	2 90		»	»	255	290	» 17			»	»	»	»	»		D'ailleurs, par mer	»	3 »	3 »	783	870	» 43
	Canaux et rivières		»	»	»	3 25	4 »	941	1,160	1 10		»	»	290	290	»			»	»	»	»	»		Canaux et rivières	»	3 »	3 »	870	870	»
	Par terre		»	»	»	3 25	4 »	941	1,160	1 10		»	»	290	290	»			»	»	»	»	»		Par terre	»	3 »	3 »	870	870	»
Noix de muscade et macis	Des ports au delà du cap de Bonne-Espérance	145,000 kil. 580,000 francs.	9 »	19 »	»	7 »	8 50	47,100	57,200	50 »		»	10 °/o	60,552	67,280	33 70	Directement des lieux de production.	Valeur.	8 »	12 »	53,824	80,736	135 »		Directement du pays de production ou au delà du cap de Bonne-Espérance	»	6 »	9 »	40,368	60,312	100 »
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	12 »	12 75	80,700	85,742	25 »		»	»	60,552	67,280	33 70	D'ailleurs, par mer.		14 »	15 »	94,192	101,720	37 69		D'ailleurs, par mer.	»	12 »	12 »	72,662	80,136	37 »
	Canaux et rivières		»	»	»	12 25	12 50	82,418	84,100	8 50		»	»	67,280	67,280	»	Par canaux et rivières.		14 »	15 »	94,192	101,720	37 69		Canaux et rivières	»	12 »	12 »	80,136	80,136	»
	Par terre		»	»	»	12 25	12 50	82,418	84,100	8 50		»	»	67,280	67,280	»	Par terre		16 »	16 »	107,648	107,648	»		Par terre	»	12 »	12 »	80,136	80,136	»
Clous de Girofle	Des ports au delà du cap de Bonne-Espérance	170,000 kil. 340,000 francs.	9 »	19 »	»	8 »	10 »	22,272	27,840	28 »		»	10 °/o	39,656	39,940	13 90	Directement des lieux de production		8 »	12 »	31,552	48,488	85 »		Directement des pays de production ou au delà du cap de Bonne-Espérance	»	6 »	9 »	23,664	35,496	59 »
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	14 »	15 50	38,976	43,152	21 »		»	»	39,656	39,940	13 90	D'ailleurs, par mer		14 »	15 »	55,226	59,160	18 67		D'ailleurs, par mer.	»	12 »	12 »	41,436	47,328	29 »
	Canaux et rivières		»	»	»	14 25	14 85	39,600	41,183	8 »		»	»	39,940	39,940	»	Canaux et rivières		14 »	15 »	55,226	59,160	18 67		Canaux et rivières	»	12 »	12 »	47,328	47,328	»
	Par terre		»	»	»	14 25	14 85	39,600	41,183	8 »		»	»	39,940	39,940	»	Par terre		16 »	16 »	63,100	63,100	»		Par terre	»	12 »	12 »	47,328	47,328	»
Rotins	Des ports au delà du cap de Bonne-Espérance	90,000 kil.	»	»	100 kil.	» 30	1 50	313	1,566	6 15		100 kil.	» 84⅔	706	885	» 45			»	»	»	»	»		Directement des pays de production ou au delà du cap de Bonne-Espérance	100 kil.	» 40	1 20	419	733	3 68
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 50	2 50	1,566	2,610	5 »		»	»	706	885	» 45	La commission d'enquête n'en fait pas mention		»	»	»	»	»		D'ailleurs, par mer.	»	1 50	1 50	1,409	1,566	» 78
	Canaux et rivières		»	»	»	1 60	2 »	1,670	2,088	2 09		»	»	885	885	»			»	»	»	»	»		Canaux et rivières	»	1 50	1 50	1,566	1,566	»
	Par terre		»	»	»	1 60	2 »	1,670	2,088	2 09		»	»	885	885	»			»	»	»	»	»		Par terre	»	1 50	1 50	1,566	1,566	»
Huile de palme	Des pays de production	250,000 kil. 40,000 francs.	»	»	»	1 »	2 »	2,610	5,220	13 »		Valeur.	2 °/o	835	1,034	1 »	Directement des lieux de production	1 hectol.	10 »	14 »	28,850	36,540	38 45		Directement des pays de production	Valeur.	1 25	2 »	580	1,034	2 70
	D'ailleurs, par mer		»	»	»	2 »	2 75	5,220	7,176	9 50		»	»	835	1,034	1 »	D'ailleurs, par mer.		15 »	17 »	39,150	44,370	26 10		D'ailleurs, par mer.	»	2 50	2 50	1,044	1,160	» 60
	Canaux et rivières		»	»	»	2 10	2 50	5,481	6,625	5 20		»	»	1,034	1,034	»	Canaux et rivières		15 »	17 »	39,150	44,370	26 10		Canaux et rivières	»	2 50	2 50	1,160	1,160	»
	Par terre		»	»	»	2 10	2 50	5,481	6,625	5 20		»	»	1,034	1,034	»	Par terre		18 »	18 »	46,980	46,980	»		Par terre	»	2 50	2 50	1,160	1,160	»
— de térébenthine	Des pays de production	225,000 kil.	»	»	»	» 50	1 25	1,305	3,200	9 50		100 kil.	» 63⅔	1,505	1,660	» 77	Directement des lieux de production	100 kil.	» 25	2 12	651	5,523	24 »		De toute provenance	100 kil.	2 12	2 12	4,875	5,417	2 70
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 25	1 70	3,200	4,170	6 18		»	»	1,505	1,660	» 77	D'ailleurs, par mer		3 »	4 »	7,830	10,440	13 05		D'ailleurs, par mer.	»	2 12	2 12	4,875	5,417	2 70
	Canaux et rivières		»	»	»	1 30	1 50	3,393	3,915	2 60		»	»	1,660	1,660	»	Canaux et rivières		3 »	4 »	7,830	10,440	13 05		Canaux et rivières	»	2 12	2 12	5,417	5,417	»
	Par terre		»	»	»	1 50	1 50	3,393	3,915	2 60		»	»	1,660	1,660	»	Par terre		5 »	5 »	13,050	13,050	»		Par terre	»	2 12	2 12	5,417	5,417	»
Cachou et terra japonica	Des pays de production	150,000 kil. 40,000 francs.	»	»	»	» 15	1 50	261	2,610	11 75		Valeur.	1 °/o	417	464	» 25									Directement des pays de production et au delà du détroit de Gibraltar		» 25	1 25	435	1,740	8 70
	D'ailleurs, par mer.		»	»	»	1 50	2 50	2,610	4,350	8 70		»	»	417	464	» 25	La commission d'enquête n'en fait pas mention								D'ailleurs, par mer.		1 50	1 50	2,350	2,610	1 70
	Canaux et rivières		»	»	»	1 60	2 25	2,784	3,889	5 50		»	»	464	464	»									Canaux et rivières		1 50	1 50	2,610	2,610	»
	Par terre		»	»	»	1 60	2 25	2,784	3,889	5 50		»	»	464	464	»									Par terre		1 50	1 50	2,610	2,610	»

Anvers, le 1er septembre 1842.

J. RETSIN.

TABLE DES MATIÈRES

DE L'APPENDICE.

	PAGES.
Lettre de la chambre de commerce d'Ostende, à M. le Ministre de l'Intérieur (24 mai 1842). . . .	179
— — — de Verviers, au même . . . . . (28 mai 1842). . . .	180
— — — — à la Chambre des Représentants (7 mai 1842). . . .	*ib.*
— — — d'Ypres, à M. le Ministre de l'Intérieur (6 juin 1842). . . .	183
— — — de Bruxelles, au même . . . . . (11 juin 1842). . . .	186
— — — de Bruges, au même. . . . . (14 juin 1842). . . .	194
— de la députation permanente du conseil provincial du Limbourg, au même (15 juin 1842). . . .	197
— de la chambre de commerce de Charleroy, au même . . . . . (17 juin 1842). . . .	198
— de la même, à M. le président de la commission d'enquête . . . (5 octobre 1840). . . .	199
— de la même, à M. le rédacteur de l'*Émancipation* . . . . . (5 octobre 1840). . . .	*ib.*
— de la chambre de commerce de Mons, à M. le Ministre de l'Intérieur (24 juin 1842). . . .	201
— — — de Gand, au même . . . . . (25 juin 1842). . . .	203
— — — de Louvain, au même . . . . . (1er juillet 1842). . . .	204
— — — d'Alost, au même . . . . . (3 juillet 1842). . . .	206
— — — de Tournay, au même . . . . . (26 juillet 1842). . . .	207
— — — de St-Nicolas, au même. . . . . (27 juillet 1842). . . .	208
— — — de Courtray, au même . . . . . (3 août 1842). . . .	209
— — — d'Anvers, au même . . . . . (6 août 1842). . . .	221
Tarif de droits différentiels proposé par la même chambre	231
Lettre de la chambre de commerce de Namur, à M. le Ministre de l'Intérieur (20 août 1842). . . .	244
— de la députation permanente du conseil provincial de Luxembourg, au même (7 septem. 1842). . . .	245
— de la chambre de commerce d'Anvers, au même . . . . . (27 septem. 1842). . . .	248
— — — de Liége, au même . . . . . (13 octobre 1842). . . .	252
— — — — au même (rapport) . . . . (7 octobre 1842). . . .	253
— du comité commercial et industriel de la province d'Anvers, au même (12 octobre 1842). . . .	270
Projet de tarif du comité commercial et industriel d'Anvers	275
Observations et calculs de M. J. Retsin, sur la question des droits différentiels	287
Tarif différentiel comparé des droits d'importation (présenté par M. Retsin)	I–VII

ERRATUM.

Page 204, ligne 12, au lieu de BONAFRT, lisez : BOSSAERT.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE N° 96.

Observations préliminaires 1

1re Section. — Analyse des avis des chambres de commerce, des négociants et des industriels, exprimés dans les rapports écrits et dans l'enquête verbale, sur les trois questions posées par la Chambre des Représentants 4

2me Section. — Développement d'une série de propositions que l'enquête a adoptées 9

§ I.

1re Proposition : *Le commerce extérieur est dans un état de souffrance* . . . *ib.*

§ II.

Causes de ce malaise. — 2me Proposition : 1° *Les États de l'Europe repoussent en grande partie nos produits, soit par des lois prohibitives, soit par des droits plus ou moins élevés ; 2° il a été jusqu'à présent impossible d'établir avec les pays lointains des relations régulières et suivies* 10

§ III.

Moyens inefficaces ou difficiles dans leur exécution proposés avant l'enquête . . *ib.*

1er Moyen. — Traités internationaux ; traités de commerce. . . . . *ib.*

— — Traités de navigation 14

2e — — Unions douanières 16

3e — — Chemins de fer 19

Conséquences qui résultent de l'inefficacité de ces moyens. — 3me Proposition : *Dans l'état actuel de la législation protectrice et prohibitive de la plupart des États de l'Europe, ce sont les marchés lointains qui seuls peuvent ouvrir à notre industrie de nouveaux débouchés* 20

§ IV.

Quels sont les articles susceptibles d'être exportés dans les pays lointains. — 4me Proposition : *Quel que soit le système commercial extérieur qui sera adopté dans le but de protéger efficacement nos exportations, les produits de l'industrie nationale doivent pouvoir lutter en prix et en qualités, sur les marchés lointains, avec les produits similaires de l'industrie étrangère. Si ces conditions ne sont pas remplies, aucun système de commerce ne peut favoriser l'exportation de nos produits* 21

TALE DES MATIÈRES.

§ V.

Causes auxquelles on a indûment attribué les souffrances de notre commerce extérieur 25

Il serait imprudent que l'industrie abandonnée à elle-même se livrât aux opérations maritimes 31

Dans l'état actuel de notre législation, une grande société commerciale ne remédierait pas au malaise de notre commerce extérieur 32

§ VI.

Vraies causes qui se sont opposées au développement de notre commerce transatlantique. — 5me PROPOSITION : *Ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux.* — 6me PROPOSITION . *Il importe d'établir des relations directes et d'empêcher que les importations et les exportations se fassent pour la plus grande partie par les entrepôts d'Europe.* — 7me PROPOSITION : *En conséquence, majoration des droits différentiels sur les importations faites par l'intermédiaire des mêmes entrepôts.* 34

§ VII.

Moyens de remédier à ces obstacles. — 8me PROPOSITION : *Il faut à la navigation nationale une protection tant comme moyen d'exportation et de concurrence avec la marine commerciale étrangère, que comme industrie particulière, à laquelle se lient un grand nombre d'autres industries* 38

§ VIII.

1re OBJECTION : Le pays ne possède pas les conditions nécessaires pour se créer une marine commerciale 44

§ IX.

2me OBJECTION : Emploi de la marine étrangère 47

§ X.

3me OBJECTION : Exclusion de la marine étrangère. — 9me PROPOSITION : *Concurrence nécessaire de la navigation étrangère* 58

§ XI.

4me OBJECTION : Renchérissement des matières premières 68

§ XII.

5me OBJECTION : Représailles. 72

§ XIII.

TRANSIT; 10me PROPOSITION : *Quelle que soit la provenance des marchandises à transiter, et quel que soit le pavillon qui les importe, il faut suivre à leur égard le système le plus libéral et les affranchir de tout droit différentiel de navigation et d'importation.* 83

§ XIV.

Relations directes 88

TABLE DES MATIÈRES.

§ XV.

Traités de réciprocité maritime. Examen de la question de savoir : si le commerce maritime de l'étranger sera assimilé, dans les traités de réciprocité, au même commerce du pays, lorsque, par ses navires, il (le commerce maritime étranger) importera dans nos ports, pour la consommation intérieure, des marchandises qui ne sont pas le produit de son sol et de son industrie 98

1re Objection : Si l'assimilation des navires belges et américains était restreinte à l'importation des produits des deux pays, la navigation américaine enlèverait à la marine belge la majeure partie de nos exportations vers les États-Unis . . 110

2me Objection : Ce serait porter l'atteinte la plus grave au commerce de transit. . 125

3me Objection : Ce serait créer nous-mêmes une barrière à l'extension de notre commerce, et surajouter aux désavantages de notre position relative à la Hollande 133

3me Section. — Conclusions. Projet de loi. 143

ENQUÊTE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE

DROITS DIFFÉRENTIELS.

SUITE DES AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE

SUR LE PROJET DE LA COMMISSION.

(DEUXIÈME APPENDICE AU RAPPORT DE M. DE FOERE.)

Verviers, le 12 novembre 1842.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE VERVIERS.

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur,

Monsieur le Ministre,

Par suite à notre lettre du 28 mai dernier, et pour le cas où le système des droits différentiels proposé par la commission d'enquête viendrait à être admis par la législature, nous avons l'honneur de vous soumettre le tarif que nous croirions devoir proposer pour certaines denrées exotiques auxquelles le système en question pourrait être appliqué.

Nous vous renvoyons à cet effet, annoté par nous, un des imprimés qui étaient joints à votre dépêche du 25 mai dernier, 3e direction, n° 5260. Peut-être, Monsieur le Ministre, jugerez-vous convenable de communiquer nos propositions à la commission d'enquête, à laquelle nous n'avons pas cru devoir les adresser directement.

Nous avons l'honneur d'être, avec une respectueuse considération, Monsieur le Ministre,

Vos très humbles et très obéissants serviteurs,

Le secrétaire,
J.-B. CLAVAREAU.

Le président,
Armand SIMONIS.

Droits proposés par la commission d'enquête.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.		BASE DES DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CAFÉ	Importé directement des lieux de production (1)	100 kil.	»	»	»
»	D'ailleurs	»	12 00	14 00	»
»	Par canaux et rivières.	»	15 00	16 00	»
»	Par terre	»	»	»	17 00
SUCRE BRUT. .	Importé directement des lieux de production.	»	» 20	1 70	»
»	D'ailleurs	»	3 00	4 25	»
»	Par canaux et rivières	»	5 00	5 00	»
»	Par terre	»	»	»	Prohibé.
THÉ.	De toute espèce, importé directement des lieux de production et des ports situés au-delà du Cap de Bonne-Espérance et du Cap-Horn (2).	»	25 00	70 00	»
»	D'ailleurs et par cargaisons rompues, par canaux et rivières.	»	100 00	120 00	»
»	Par terre	»	»	»	150 00
AMANDES. . . .	De toute espèce importées directement des lieux de production.	»	13 00	17 00	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	19 00	20 00	»
»	Par terre	»	»	»	22 00
CACAO.	En fèves ou en pelures, directement des lieux de production.	»	5 00	8 00	»
»	D'ailleurs	»	10 00	12 00	»
»	Par canaux et rivières.	»	12 00	13 00	»
»	Par terre	»	»	»	13 50
CANELLE	De Ceylan, directement des lieux de production.	Le kil.	» 25	2 00	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières.	»	2 50	3 00	»
»	Par terre	»	»	»	4 00

(1) La commission s'est trouvée partagée sur le droit dont serait frappé le café par importation directe. Trois membres ont voté pour le chiffre de fr. 7 et 9, deux pour celui de fr. 7 et 10, et deux pour celui de fr. 7 et 11.

(2) Ne sont pas considérées indirectes ni cargaisons rompues : les importations de thé faites simultanément avec d'autres denrées ou marchandises venant directement des lieux de production ou des lieux situés au-delà du Cap de Bonne-Espérance, lorsqu'il est constaté que les navires sont venus directement et n'ont point rompu charge depuis le lieu de leur départ jusqu'à celui de leur arrivée en Belgique.

Droits proposés par la chambre de commerce de Verviers.

SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.	*OBSERVATIONS.*
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
4 00	8 00	»	
9 00	10 00	»	Le droit actuel est de fr. 8.
»	»	12 00	
0 85	1 70	»	
3 00	4 25	»	
»	»	Prohibé.	
20 00	40 00	»	
50 00	60 00	»	
	»	70 00	
4 00	8 00	»	
9 00	10 00	»	Le droit actuel est de fr 3-18.
»	»	12 00	
4 00	8 00	»	
9 00	10 00	»	Le droit actuel est de fr. 3-18.
»	»	12 00	
» 25	» 50	»	
» 60	» 70	»	Le droit actuel est de fr 0-42.
»	»	» 75	

Droits proposés par la commission d'enquête.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.		BASE DES DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
CANELLE. . . .	De la Chine et Cassa-Lignea, directement des lieux de production et des lieux situés au-delà du Cap de Bonne-Espérance.	100 kil.	14 00	24 00	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	30 00	35 00	»
»	Par terre	»	»	»	40 00
ÉPICERIES . . .	Macis, noix muscades, cloux et antoffles de girofle, directement des lieux de provenance. . .	Valeur.	18 p. °/₀	12 p. °/₀	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	14 p. °/₀	15 p. °/₀	»
»	Par terre	»	»	»	16 p. °/₀
FIGUES.	Directement des lieux de production.	100 kil.	4 00	8 00	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	9 00	10 00	»
»	Par terre	»	»	»	12 00
FRUITS SECS. .	De toute espèce, autres que ceux tarifés dans la loi actuelle, directement des lieux de production.	Valeur.	13 p. °/₀	18 p. °/₀	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	20 p. °/₀	24 p. °/₀	»
»	Par terre.	»	»	»	28 p. °/₀
FRUITS VERTS.	De toute espèce autres que ceux tarifés dans la loi actuelle, directement des lieux de production	»	8 p. °/₀	14 p. °/₀	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	16 p. °/₀	20 p. °/₀	»
»	Par terre.	»	»	»	25 p. °/₀
GINGEMBRE . .	Directement des lieux de production	100 kil.	» 10	1 50	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières.	»	3 00	4 00	»
»	Par terre.	»	»	»	5 00
HUILES.	D'olive et toutes autres *huiles comestibles*, directement des lieux de production	L'hectol.	10 00	14 00	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières	»	15 00	17 00	»
»	Par terre	»	»	»	18 00
MIEL	Directement des lieux de production	100 kil.	9 00	13 00	»
»	D'ailleurs et par canaux et rivières.	»	14 00	15 00	»
»	Par terre	»	»	»	16 00

Droits proposés par la chambre de commerce de Verviers.

SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.	*OBSERVATIONS.*
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
4 00	8 00	»	
9 00	10 00	»	Le droit actuel est de fr. 8-50.
»	»	12 00	
3 p. °/₀	6 p. °/₀	»	
7 p. °/₀	9 p. °/₀	»	Le droit actuel est de 3 p. °/₀.
»	»	10 p. °/₀	
2 00	4 00	»	
5 00	6 00	»	Le droit actuel est de fr. 2-12.
»	»	7 00	
3 p. °/₀	6 p. °/₀	»	
7 p. °/₀	9 p. °/₀	»	Le droit actuel est de 3 p. °/₀.
»	»	10 p. °/₀	
3 p. °/₀	6 p. °/₀	»	
7 p. °/₀	9 p. °/₀	»	Le droit actuel est de 3 p. °/₀.
»	»	10 p. °/₀	
» 75	1 50	»	
2 00	2 50	»	Le droit actuel est de fr. 1-27.
»	»	3 00	
6 00	12 00	»	Il faut distinguer les *huiles d'olive comestibles* des *huiles de fabrique*. Ces dernières doivent être considérées comme *matière première*.
14 00	16 00	»	
»	»	18 00	
2 00	4 00	»	
5 00	6 00	»	Le droit actuel est de fr. 2-12.
»	»	7 00	

Droits proposés par la commission d'enquête.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PROVENANCES.	BASE DES DROITS.	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
POIVRE ET PIMENT. Directement des lieux de production . .	100 kil.	8 00	12 00	»
» D'ailleurs et par canaux et rivières	»	14 00	15 00	»
» Par terre	»	»	»	16 00
RIZ . . . . . Directement des lieux de production hors d'Europe.	»	4 00	7 00	»
» D'ailleurs et par canaux et rivières	»	9 00	10 00	»
» Par terre	»	»	»	12 00
STOKVISCH. . . Directement des lieux de production.	»	» 50	2 00	»
» D'ailleurs et par canaux et rivières	»	3 00	3 50	»
» Par terre	»	»	»	4 00
Toutes autres denrées exotiques non spécialement tarifées dans la loi actuelle, directement des lieux de provenance.	Tarif actuel	Réduit de 20 p. °/o	Tarif actuel	»
D'ailleurs.	»	Plus 20 p. °/o	Plus 40 p. °/o	»
Par terre et par canaux et rivières.	»	50 p. °/o	50 p. °/o	»

Droits proposés par la chambre de commerce de Verviers.

	SOUS PAVILLON national.	SOUS PAVILLON étranger.	PAR TERRE.	*OBSERVATIONS.*
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
	4 00	8 00	»	Le droit actuel est pour le Poivre fr. 2-12. Id. id. Piment 3-18.
	9 00	10 00	»	
	»	»	12 00	
	2 00	4 00	»	
	5 00	6 00	»	Le droit actuel est de fr. 0-64.
	»	»	7 00	
	»	»	»	*N. B.* C'est probablement par 100 kil. Le droit actuel est de fr. 0-32 par 100 kil.
	»	»	»	
	»	»	»	
Tarif actuel	Réduit de 50 p. °/o	Tarif actuel.	»	
Tarif actuel	Plus 20 p. °/o	Plus 40 p. °/o	»	D'ailleurs et par canaux et rivières.
Tarif actuel	»	»	Plus 50 p. °/o	Par terre.

La Chambre de commerce et des fabriques de Verviers n'admet pas que le système des droits différentiels puisse être appliqué aux *matières premières,* et demande pour elles le maintien du tarif actuel.

Bruxelles, le 3 janvier 1843.

M. le Ministre de l'Intérieur à la Chambre de Commerce de Liége.

Messieurs,

Depuis que par un mémoire, en date du 7 octobre 1842, vous vous êtes prononcés contre l'application en Belgique du système des droits différentiels, un fait important s'est produit : c'est le traité et la convention de navigation intérieure avec la Hollande. Si, comme il faut l'espérer, ces actes sont ratifiés par la législature, ils donneront au commerce de la Meuse des garanties que vous avez surtout craint de voir compromises par l'adoption, chez nous, d'un système dont vous redoutiez des représailles de la part de la Hollande.

D'un autre côté, vous avez dû prendre pour point de départ de vos observations, le projet de la commission d'enquête parlementaire. Il se pourrait que si vous aviez pris pour base de vos appréciations un projet moins absolu, celui de la chambre de commerce d'Anvers, par exemple, votre manière de voir se fût modifiée.

Cette double circonstance m'engage, Messieurs, à vous prier de vouloir bien revoir la question, en l'envisageant sous ce nouveau point de vue, et de me faire connaître si vous persistez d'une manière absolue dans votre opinion ou si, au contraire, la question étant envisagée désormais de la sorte, cette opinion paraît pouvoir se modifier.

Ce qui peut d'autant mieux motiver et faciliter ce nouvel examen de votre part, c'est que vous êtes en possession du recueil de tous les avis et propositions auxquels l'affaire a donné lieu.

Mon intention n'est point, Messieurs, de discuter avec vous les motifs sur lesquels se fonde l'opinion exprimée par votre rapport du 7 octobre. Je me bornerai à mentionner, comme renseignements à consulter et dans l'intérêt de l'élucidation de la question, quelques faits ou considérations très sommaires qui ont été invoqués en faveur de l'établissement du système des droits différentiels :

1° Le projet de la commission d'enquête vous a paru tout sacrifier à l'intérêt de la marine marchande du pays.

Vous remarquerez que la chambre de commerce d'Anvers a voulu se garder d'un pareil écueil.

La marine marchande nationale mérite, au surplus, des encouragements, non pas seulement parce que l'industrie des constructions navales est fort intéressante par elle-même et par les débouchés qu'elle offre aux produits des autres industries, mais aussi et plus encore, parce qu'il importerait au pays de réserver à cette marine une part plus forte dans les transports *pour compte du pays*. Des calculs modérés et dignes de foi établissent que la part de ces transports dévolue à la navigation étrangère lui vaut annuellement sept millions de francs environ !

2° La navigation nationale contribue plus efficacement que la navigation étrangère à l'exportation des produits du pays. En 1840, 435 navires belges ont exporté (chargement réel), 31.809 tonneaux de marchandises (soit 73 tonneaux par navire); tandis que 1,332 navires étrangers n'ont exporté que 34,799 tonneaux (soit 26 tonneaux par navire). Les 435 navires belges ont donc exporté à peu près autant que les 1,332 navires étrangers. La proportion a été à peu près la même en 1841.

3° On peut admettre que notre navigation contribuerait plus puissamment encore à nos exportations, si on lui facilitait, par des droits différentiels de *provenance*, les retours des denrées exotiques. Aujourd'hui, ces retours, l'élément essentiel du commerce maritime, sont matériellement impossibles par l'encombrement des provenances des entrepôts européens. Si, au lieu d'aller chercher le café, par exemple, à Londres, au Havre ou à Rotterdam, cette navigation était amenée par la législation à l'aller prendre aux lieux transatlantiques, elle aurait un véritable intérêt à exporter tout ce qui pourrait l'être; elle serait forcée de s'ingénier à trouver des changements de sortie pour ne pas opérer sur lest des voyages de long cours. Elle serait aussi mieux à même de faire des exportations : d'une part, ne rencontrant plus en général aux lieux transatlantiques, les tarifs prohibitifs ou différentiels des États européens, il y aurait commerce d'échange impossible aujourd'hui.

D'autre part, les opérations de sortie pouvant se combiner avec des retours devenus plus avantageux, elles en seraient incontestablement plus faciles et moins onéreuses au commerce et à l'industrie.

4° Les objets exotiques reçus de deuxième main, ne peuvent en général être à aussi bon marché que ceux qu'on tire directement des lieux de production. Par suite, sans relations *directes*, point de grand commerce de transit possible, et l'industrie elle-même ne peut jamais espérer avoir les denrées et matières exotiques à aussi bon marché que ceux de nos rivaux qui en ont un marché approvisionné directement.

Au surplus, dans le système qui sans doute prévaudrait, les relations directes ne seraient favorisées, en ce qui concerne les matières premières, que par des réductions de droits. Par exemple, pour le coton en laine, importé directement, le droit de fr. 1-70 par 100 kilog. serait annihilé.

Il ne semble donc pas qu'il puisse en résulter aucun renchérissement pour l'industrie, ni aucune position défavorable pour l'industrie nationale comparativement à l'industrie étrangère.

5° Les droits différentiels doivent avoir pour but essentiel de favoriser le commerce d'exportation, en établissant des rapports suivis entre la Belgique et les contrées d'outre-mer. Ces rapports, la France, l'Angleterre, l'Allemagne même les possèdent; il en résulte qu'elles y placent beaucoup d'articles que nous fabriquons mieux et à meilleur marché que ces pays et que, sans doute, nous écoulerions concurremment avec elles à la faveur d'un régime plus favorable aux rapports directs et suivis. Or, il convient de nous efforcer d'établir ces rapports directs; et comme il est prouvé que le régime actuel ne peut y suffire, ne s'ensuit-il pas qu'il faille en essayer un autre? — Nous manquons de maisons nationales à l'étranger. Les autres pays en ont et ils y trouvent

d'immenses facultés pour le placement de leurs produits. — Les rapports suivis avec les contrées d'outre-mer doivent, selon toute apparence, y déterminer l'établissement de maisons belges. C'est une conséquence en quelque sorte obligée.

6° Aucun pays étranger n'aurait le droit d'user de représailles envers nous. La France, l'Angleterre, la Hollande elle-même à Java, l'Espagne, le Portugal, la Sicile, le Danemarck et la plupart des nations maritimes poussent chez elles le régime différentiel de *pavillon* ou de *provenance* et de *destination* dans ses dernières limites. Pourraient-elles avec fondement trouver mauvais que nous en fissions une application modérée chez nous? Cela n'intéresserait-il pas, au contraire, quelques-unes d'entre elles à traiter avec nous, parce que nous aurions ainsi des concessions importantes pour elles à leur faire? Ici l'on peut ajouter qu'un régime libéral en matière de douane et de tarif, est sans doute chose extrêmement désirable Mais en présence de celui que maintiennent les autres Etats européens, un pays peut-il isolément l'appliquer chez lui, sans en être la dupe, sans être en quelque sorte exploité par ses voisins? L'expérience faite par la Belgique ne tend pas à prouver le contraire et, comme j'ai eu l'occasion de l'écrire dans une autre circonstance à M. le gouverneur de la province d'Anvers, le nœud principal des difficultés que le Gouvernement belge a rencontrées dans ses négociations commerciales, a été constamment, qu'il n'avait point à offrir de concession qui pût en valoir d'autres. Chaque pays se trouvait satisfait des facultés qu'il trouvait à placer ses produits en Belgique. Il n'avait pas, en général, intérêt à faire des sacrifices pour en obtenir de nouvelles.

Tels sont, Messieurs, quelques-uns des faits et considérations, exposés très sommairement, qu'on a invoqués dans les temps présents (car ils diffèrent beaucoup des temps anciens), en faveur de l'adoption d'un système protecteur, mais modérément protecteur pour le commerce maritime national en Belgique.

En ce qui concerne, en particulier, le commerce d'importation par la Meuse, dont vous vous préoccupez à juste titre, il importe de se bien rendre compte des faits. L'état ci-joint donne le relevé des importations par la Meuse en 1841. Elles représentent un tonnage de 700 tonneaux environ. Comme articles de retour ou de contre-chargements, ce n'est donc pas bien considérable. Mais d'ailleurs, le café et le riz sont, à proprement parler, les seuls de ces articles dont l'entrée par la Meuse serait, si un régime de droits différentiels était adopté, assujettie à un droit plus élevé que l'importation qui en serait faite par mer; encore cette surtaxe serait-elle, selon toute apparence, assez modérée pour ne pas en entraver sensiblement l'importation par terre et par rivière. Certes, il n'est pas à craindre, surtout avec les facilités de communication existantes entre Liége et la Meuse, qu'il puisse en résulter des charges et un renchérissement pour la classe ouvrière ou pour l'industrie.

En résumé, la question peut être ainsi posée :

Le pays en général et, en particulier, la province si éminemment industrielle de Liége, dont les produits forment une très grande part de notre commerce d'exportation, ne doivent-ils pas trouver, dans l'établissement sage et modéré d'encouragements pour le *commerce et les rapports directs* avec les contrées

d'outre-mer, des facilités d'exportation de nature à compenser avec usure les inconvénients possibles (quoique peu sensibles) de ces encouragements pour les importations de certaines denrées par terre ou par rivière?

Je vous serai reconnaissant, Messieurs, si vous voulez bien méditer la question ainsi posée et me communiquer, *avant la fin du mois,* le résultat de vos délibérations.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

État indiquant, pour les marchandises ci-après, les quantités importées *en consommation par la* Meuse, *pendant l'année* 1841.

MARCHANDISES.	UNITÉS.	QUANTITÉS.	*Observations.*
Café	Kil.	582,473	
Cendres gravelées, dites *potasse* et *perlasse*.	Id.	93	
Cuirs et peaux, verts et salés	Id.	51,785	
Id. secs	Id.	8,412	
Cuivre rouge, brut, ainsi que roselle, planches coulées et limaille	Id.	9,373	Dont 1,403 venus de France par le bureau de Heer.
Id. jaune, brut, fondu en plaques et planches coulées	Id.	1,005	» 90 id.
Id. mitraille et potais (cuivre vieux)	Id.	21,685	» 10,418 id.
Id. ouvré, doré, bronzé, etc	Francs.	1,519	» 1,431 id.
Id. fil de cuivre et de laiton et clous de cuivre	Kil.	9,149	» 9,148 id.
Etain non ouvré	Id.	20,423	» 366 id.
Id. ouvré	Id.	10	
Riz	Id.	4,158	

Liége, le 16 janvier 1843.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LIÉGE

A M. le Ministre de l'Intérieur.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Chambre ayant pris connaissance des observations contenues dans votre dépêche du 3 janvier courant, 3e division, no 5699, ne croit pas devoir modifier son opinion contraire au système des droits différentiels.

Elle espère comme vous, Monsieur le Ministre, que les Chambres belges et hollandaises ratifieront le traité et la convention du 5 novembre dernier; le refus, de quelque part qu'il vienne, replacerait les pays respectifs dans des difficultés inextricables; mais, loin que la convention de navigation soit un motif pour faire changer l'opinion de la Chambre à l'égard de la Meuse, c'est précisément parce que les droits différentiels vicieraient les avantages que ce traité de navigation donne lieu d'espérer, qu'elle y persiste. Car, si celui-ci assure la liberté de naviguer, les autres feraient obstacle au chargement des denrées pour la remonte, de sorte que les bateaux chargés à la descente de la Meuse devraient remonter à vide.

Il n'y aurait donc pas lieu d'obtenir la réduction attendue sur les prix de transport, sans laquelle il est impossible de soutenir la concurrence de Hollande avec les houilles de l'Angleterre et de la Roer.

Le tableau annexe qui accompagne votre lettre est d'un faible poids dans la question, puisqu'il présente le mouvement des marchandises transportées dans la situation actuelle de la Meuse, contre laquelle la Chambre de commerce n'a cessé de réclamer, et non pas celui que l'on attend de la libre navigation dont elle jouissait avant 1830 et que lui assurent de nouveau les deux traités du 5 novembre.

En conformité de vos intentions, Monsieur le Ministre, la Chambre de Liége a lu attentivement le rapport de celle d'Anvers; elle a pesé les raisonnements qu'il contient, et il lui a paru que, loin d'être concluants en faveur des droits différentiels, ils pourraient être propres à appuyer le système que nous défendons.

En effet, le rapport mentionne la nécessité d'une quantité d'exceptions qui démontrent la mauvaise base de la règle et les effets nuisibles qui peuvent en découler; ces exceptions sont relatives aux États-Unis, aux produits d'au-delà du cap de Bonne-Espérance, de Singapore, du Levant, d'au-delà du détroit de Gibraltar, de Hambourg et Brême, important les produits des pays environnants, etc., etc.; et, en outre, il y a cette considération puissante que les navires belges importent souvent des produits exotiques appartenant à des

étrangers, et les navires étrangers des produits similaires, appartenant à des Belges.

En présence de ces observations, la Chambre de Liége est fondée à croire que le système différentiel sera nuisible aux grands intérêts du commerce maritime d'Anvers et qu'il empêchera ce beau port d'atteindre au degré de prospérité que devrait lui assurer sa situation au centre de l'Europe.

C'est de la liberté qu'il lui faut pour soutenir la concurrence des ports hollandais, et non des droits différentiels, dont l'effet doit être d'éloigner les navires étrangers, alors que la loi de remboursement des péages sur l'Escaut avait pour but de les y faire affluer.

Il y a contradiction évidente entre cette loi (dont on sollicite encore aujourd'hui le renouvellement) et la proposition de droits différentiels, de la Chambre d'Anvers. Ces deux choses ne peuvent coexister, ce serait percevoir d'une main et rendre de l'autre; mais il n'en est pas moins vrai que la navigation étrangère sera doublement frappée, d'une part, par la suppression du remboursement, et de l'autre par l'établissement du droit différentiel, si ce système pouvait être adopté.

La Chambre ne pense pas que ces dispositions nouvelles soient bien dans l'intérêt du commerce d'Anvers, car sa prospérité réside essentiellement dans le nombre d'arrivages, afin de créer ce grand marché qu'il ambitionne avec raison.

L'exemple de l'Angleterre et de la France, sous le rapport des droits différentiels, est peu applicable à la Belgique, qui n'ayant, heureusement, ni les charges d'une marine militaire, ni les embarras que commencent à donner les colonies à leurs métropoles, peut agir en toute liberté, sans être obligée d'adopter un système nuisible à un grand développement d'affaires commerciales, dans le but de favoriser la construction de navires neufs, en proposant même dans le second rapport de la Chambre d'Anvers, d'en acheter à l'étranger pour suppléer à l'insuffisance des bâtiments nationaux, après l'adoption des droits différentiels, bien entendu, parce que l'on prévoit alors l'éloignement des navires étrangers qui le fréquentent sous l'empire des lois existantes. Ce n'est pas là, on doit en convenir, un grand avantage pour le pays, car il fait apercevoir en perspective des frets plus élevés sur les objets de sa consommation.

Après avoir traité la question dans son acception générale, la Chambre répondra aux observations que contient la dépêche en suivant l'ordre des articles :

1° S'il faut protéger nos navires pour qu'ils se chargent de nos exportations, c'est principalement parce que le fret national est plus cher que le fret étranger.

On en trouve la preuve dans l'obligation où a été placé le Gouvernement de subventionner des départs à voiles à jour fixe, à prix de fret réduits, en premier lieu pour le Brésil, et nouvellement pour la Vera-Cruz, Singapore et Batavia. Ces encouragements qui n'entraîneront pas le trésor dans de fortes dépenses seront bien plus efficaces pour engager à l'exportation de nos produits, que l'adoption projetée de droits différentiels, surtout que ces prix de frets ont dû être adoptés pour d'autres navires quoique non subventionnés.

En ménageant ces avantages à l'exportation jusqu'à une certaine quotité dans le chargement, en laissant à l'armateur le soin de le compléter par des marchandises en transit, en ne rendant pas les départs trop fréquents pour les mêmes destinations ; mais en étendant ces faveurs à d'autres contrées, comme le Gouvernement vient de le faire pour Valparaiso et Callao, les frais qu'ils occasionneront seront bien inférieurs aux charges que devrait supporter la nation par des droits différentiels qui frapperaient sa consommation.

Ces droits mécontenteront d'ailleurs les armateurs des navires étrangers qui fréquentent et fréquenteraient de plus en plus le port d'Anvers, si l'on n'en entrave pas les abords par des droits différentiels dont quelques pavillons seront exemptés, en tout ou en partie, alors que d'autres devront les acquitter en entier.

Si l'on a payé sept millions aux étrangers pour le fret des produits amenés à Anvers, c'est une preuve qu'ils naviguent à meilleur marché que les nationaux, et, certes, il n'y aurait pas lieu de se féliciter si, dans l'obligation de se servir en très grande partie de ceux-ci, le mouvement de la même quantité de denrées eût coûté trois ou quatre millions de plus.

N'est-il pas évident que cette augmentation de frais eût été nuisible au port d'Anvers, en restreignant les arrivages futurs?

Il est difficile de comprendre pourquoi on a hâte d'apporter des changements, de faire naître des embarras en adoptant des droits différentiels susceptibles d'annihiler tous les avantages déjà acquis au port d'Anvers, en présence des arrivages considérables de toute espèce, pendant l'année qui vient de s'écouler.

Cette impatience ne peut surtout se justifier au moment où par suite des traités avec la Hollande, la navigation pourra reprendre son cours par le Rhin, par les eaux intérieures et où l'année ne s'écoulera pas, sans que le chemin de fer atteigne le but de sa création, en reliant l'Escaut au Rhin.

2° et 3° La Chambre s'est déjà expliquée à ce sujet dans son rapport précédent ; elle persiste à croire que l'on n'exportera avec ou sans droits différentiels, que les marchandises qui peuvent offrir des avantages en les exportant, et sans contester qu'il s'en trouve quelques-unes en Belgique, il n'en est pas moins vrai que l'obstacle capital qui empêche de se livrer à l'exportation, consiste dans la masse énorme de produits manufacturés dont sont encombrés les pays d'outre-mer et autres, des provenances anglaise, française et allemande.

4° La Chambre ne peut admettre que les objets exotiques tirés de deuxième main, soient plus chers que ceux tirés directement ; bien loin qu'il en soit toujours ainsi, le contraire est beaucoup plus près de la réalité ; car il arrive en Europe des quantités très fortes de ces produits sur lesquels les grandes maisons font des avances dont elles se couvrent ensuite ; peu importe pour elles que l'importateur perde par des ventes forcées, l'essentiel est qu'elles rentrent dans leurs capitaux.

En adoptant les droits différentiels, la Belgique serait exclue de ces avantages de circonstances qui sont tout aussi profitables à sa consommation de denrées exotiques qu'aux matières premières nécessaires à ses fabriques

5° C'est dans l'opinion de la Chambre de Liége, une erreur nuisible, beau-

coup trop répandue parmi les industriels belges, que celle de croire que nous possédons beaucoup d'articles que nous fabriquons mieux et à meilleur marché que l'Angleterre, la France et l'Allemagne ; et si nombre d'entre eux visitaient un peu plus souvent les pays étrangers, ils reconnaîtraient bientôt que les moyens industriels se propagent dans tous les pays avec une rapidité effrayante pour l'avenir de la production comparée aux besoins de la consommation ;

Que la détresse qui pèse sur l'industrie anglaise, amène chaque jour des perfectionnements d'accélération et d'économie et des moyens tels qu'il est presque impossible de suivre ses progrès continuels ; qu'en outre, le salaire des ouvriers anglais a beaucoup été diminué et se rapproche de ceux payés en Belgique, et qu'enfin les nouvelles lois de l'Angleterre sur les céréales en ont considérablement réduit les prix, au point que ces prix sont en ce moment plus élevés en Belgique qu'en Angleterre, fait qui ne peut s'expliquer que par les lois restrictives qui nous régissent et dont les effets se prolongent longtemps, même après que la cause a cessé par la libre admission.

Quant au désir de voir s'établir des maisons belges dans les pays d'outre-mer, c'est un besoin auquel les départs à époque fixe des bâtiments à voiles et les conditions que le Gouvernement a imposées aux armateurs pourront satisfaire, principalement en jeunes commerçants.

Depuis longtemps Verviers a établi des maisons en Orient et en Amérique, parce qu'il y a moyen de fabriquer les draps en concurrence avec les autres nations. C'est toujours la question du bon marché qui préside au développement des exportations.

6° La Chambre a indiqué plus haut les causes qui obligeaient la France et l'Angleterre à maintenir leur système des droits différentiels ; elle a fait apercevoir qu'il n'y avait aucun rapport entre ces deux grandes puissances et la Belgique.

S'il y avait une analogie à établir, on la trouverait plus facilement entre Anvers, Hambourg et Brême élevées en peu d'années au premier rang des villes de commerce de l'Europe, possédant des comptoirs dans presque toutes les villes transatlantiques, et une marine considérable qui s'est créée d'elle-même au fur et *à mesure des besoins* de leurs affaires commerciales et sans le secours des priviléges que l'on veut faire peser sur la Belgique, pour augmenter le nombre de ses navires.

Quoique la Chambre se soit occupée, en commençant, de la question de la Meuse sous le rapport des droits différentiels, elle insiste de nouveau en déclarant que, fussent-ils même moins exagérés que ceux proposés par la Commission d'enquête parlementaire, les intérêts commerciaux des provinces du Limbourg, de Liége et de Namur seraient froissés par leur adoption et que le commerce, l'industrie et la navigation de ces provinces les considéreraient comme hostiles, parce qu'ils leur enlèveraient les avantages d'une libre navigation de la Meuse, sur laquelle elles comptent pour réparer les pertes que leur ont fait éprouver les événements politiques qui les ont séparées de la Hollande.

Ce serait à tort qu'Anvers verrait dans ce qui précède des dispositions peu favorables à son égard ; la Chambre de Liége, au contraire, est d'accord avec cette grande ville pour solliciter vivement la réduction des tarifs du chemin de

de fer pour les expéditions qui y sont envoyées de Liége pour y être embarquées, comme pour les expéditions d'Anvers vers Liége, et, si elle diffère sur la question des droits différentiels qu'elle propose par une sorte de transaction entre les deux opinions qui semblent diviser les négociants d'Anvers, c'est parce que la Chambre de Liége a l'intime conviction que ces moyens restrictifs seront nuisibles à la prospérité qui lui est réservée, s'il lui est permis de respirer à l'aise, en admettant dans son port tous les pavillons qui parcourent les mers.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de la considération la plus distinguée,

Le président,

J.-J. ORBAN.

Par la chambre :

Le secrétaire,

FRÉD. GILMAN.

LE CONSEIL COMMUNAL DE LIÉGE,

A MM. les Membres de la Chambre des Représentants.

MESSIEURS,

Chargé de veiller aux intérêts d'une grande cité industrielle et commerçante, le conseil communal de la ville de Liége croit qu'il est de son devoir de venir réclamer auprès de vous contre le projet d'établissement de droits différentiels qui vous est soumis par la commission d'enquête commerciale. La Chambre de commerce de Liége, dans un rapport adressé à M. le Ministre de l'Intérieur, a démontré clairement quels seraient, pour notre industrie, les résultats désastreux de l'adoption de ce projet. Cela nous dispensera donc d'entrer dans la réfutation des conclusions de la commission d'enquête commerciale, et nous nous bornerons à ajouter à l'appui de notre réclamation quelques considérations que nous venons soumettre à votre juste et impartiale appréciation.

Privés du marché de la Hollande qu'ils approvisionnaient exclusivement, les établissements industriels qui bordent la Meuse ainsi que le batelage, ont supporté avec une patience et une résignation dont on ne leur a pas tenu compte, l'état de stagnation et de gêne dans lequel ils se sont trouvés par suite des événements de 1830. Aujourd'hui, un traité de navigation vient d'être conclu entre la Hollande et la Belgique. Ce traité, par les facilités réciproques qui y sont stipulées pour le transport des produits des deux pays, a fait naître l'espoir de voir se renouer entre eux des relations commerciales longtemps interrompues, et qui rendront enfin à notre pays son plus ancien et son principal débouché. On ne doit pas se dissimuler cependant que nous ne serons plus *seuls* pour approvisionner ce marché, et que nous aurons à soutenir, avec les pays étrangers, une concurrence redoutable. Il est donc d'une sage administration d'éviter tout ce qui peut contribuer à renchérir nos produits et de chercher à en faciliter l'écoulement en diminuant, autant que possible, les frais de transport. Le traité de navigation du 5 novembre est déjà un acheminement vers ce but; les droits différentiels viendraient, au contraire, paralyser les heureux effets que l'on attend de ce traité, et rendraient, pour ainsi dire, nuls les avantages qui doivent en résulter pour nous. Les droits exceptionnels extrêmement élevés dont seraient frappées les marchandises remontant par la Meuse, mettraient nos bateliers dans l'impossibilité de prendre des retours; ce qui, pour nos produits, augmenterait considérablement les frais de transport, et rendrait, par conséquent, leur exportation beaucoup plus difficile.

Toutes les industries du royaume ont également droit à votre sollicitude; c'est pourquoi nous avons cru devoir vous adresser cette réclamation contre un projet dont l'adoption compromettrait gravement les intérêts industriels et commerciaux de la ville que nous avons l'honneur de représenter. Nous ne voulons

pas de privilége ; nous ne demandons que l'égalité des droits pour tous, et c'est confiants dans votre impartialité, Messieurs, que nous espérons que vous refuserez votre sanction à un projet qui consacrerait, à notre égard, une injustice manifeste, nous mettrait dans l'impossibilité de nous servir de la Meuse, et fermerait ainsi la voie par laquelle s'exporte la plus grande partie de nos produits.

Le président,
F. PIERCOT.

Par le conseil :
Le secrétaire communal,
DEMANY.

Huy, le 28 février 1843.

L'ADMINISTRATION COMMUNALE DE HUY

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur,

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint l'avis émis par le conseil communal de notre ville, en séance du 25 janvier dernier, sur le mémoire que vous a adressé la Chambre de commerce de Liége, au sujet du tarif des droits différentiels proposés par la Commission d'enquête parlementaire.

Administrateurs d'une ville riveraine de la Meuse, nous regardons comme un devoir, Monsieur le Ministre, de joindre nos efforts à ceux de la Chambre de commerce de Liége, en protestant contre l'adoption d'un tarif qui frapperait d'éviction ce fleuve, causerait la ruine du négoce et du batelage dans les provinces qui y communiquent, soit directement, soit par leurs affluents, et neutraliserait les dispositions réparatrices contenues dans le traité conclu entre la Belgique et la Hollande, traité qui débarrasse la Meuse des formalités douanières qui en paralysaient la navigation, et dont l'exécution, impatiemment attendue, ravivera nos relations avec la Hollande.

Recevez, Monsieur le Ministre, la nouvelle assurance de notre dévouement.

Le bourgmestre,
PARNAJON.

Par le collége,
TOUSSAINT.

Extrait des actes du conseil communal de la ville de Huy.

Séance du 25 janvier 1843.

Présents : MM. Parnajon, bourgmestre, *président;* Duvivier, Matthieu, Godin, Thiry, Moreaux, Grégoire et Chapelle.

Le conseil communal a délibéré ce qui suit :

. . . . . .

10° M. le président soumet à l'avis du conseil communal un mémoire adressé le 7 octobre dernier, à M. le Ministre de l'Intérieur, par la Chambre de commerce de Liége, à l'effet de réclamer contre le tarif des droits différentiels proposés par la commission d'enquête parlementaire.

Après avoir pris communication de ce mémoire, le conseil profondément convaincu des graves inconvénients que présenterait l'adoption du tarif dont il s'agit, en ce que ce tarif entraverait l'échange avec nos voisins, des produits du sol et de l'industrie nationale et plus spécialement celui des produits qui s'exportent par la Meuse, en rendant impossibles ou du moins très onéreux, par suite de la surtaxe dont sont frappés les arrivages par ce fleuve, les retours qui s'opèrent actuellement par cette voie ;

Se référant au surplus aux considérations développées dans le mémoire de la Chambre de commerce de Liége à Monsieur le Ministre de l'Intérieur,

Est unanimement d'avis qu'il y a lieu, de la part du collége des bourgmestre et échevins, d'appuyer auprès de Monsieur le Ministre, les conclusions dudit mémoire.

Fait à l'hôtel de ville, en séance, les jour, mois et an susdits.

Le président,
Signé, PARNAJON.

Le secrétaire,
Signé, TOUSSAINT.

Pour expédition conforme :
Le secrétaire de l'administration communale de Huy,
TOUSSAINT.

A Messieurs les Président et Membres de la Chambre des Représentants.

MESSIEURS,

La commission d'enquête que vous avez instituée, a pris soin, pour s'entourer d'autant de lumières que possible, d'inviter les chambres de commerce et divers négociants et industriels du pays à émettre leur opinion sur son projet de tarif. M. le Ministre de l'Intérieur, qui a recueilli ces avis, a bien voulu les faire imprimer et les joindre en appendice au rapport de M. l'abbé De Foere. Je viens, à mon tour, présenter quelques observations sur le travail de la commission d'enquête, espérant qu'elles pourront être annexées aussi aux documents dont vous serez saisis.

Je vois avec peine, Messieurs, que la Chambre des Représentants semble reculer devant l'examen de l'importante question soumise à ses délibérations, et qu'effrayée sans doute du volumineux rapport de la Commission, ainsi que de la divergence des opinions qui s'y trouvent exposées aujourd'hui, elle a craint d'aborder cet examen en même temps que celui du projet de loi des voies et moyens de l'année 1843.

Aucun changement ne saurait cependant être introduit dans le mode de perception de nos droits de douanes et d'accises, sans affecter sensiblement notre législation commerciale. Ce n'est donc pas sans danger qu'on modifierait les droits sur les sucres, les tabacs et d'autres produits exotiques, comme on l'a fait à l'égard des cafés, sans examiner d'avance comment ces nouveaux impôts doivent être établis, pour que, comme l'a annoncé le discours du Trône, ils le soient dans l'intérêt de l'industrie et du trésor public.

La sollicitude toute particulière avec laquelle je m'occupe de cette question, depuis si longtemps, l'intérêt que, par amour de mon pays, j'attache à sa prompte solution, me portent à penser qu'il conviendrait d'en aborder l'examen le plus tôt possible, et surtout préalablement à celui des lois relatives au déficit du trésor, que le refus des centimes additionnels peut rendre encore indispensables. M. le rapporteur de la commission, je n'en doute pas, partage ce sentiment, et lui-même, on doit le croire, ne laissera jamais échapper une occasion de provoquer cette discussion.

Ceci n'est pas ce qui m'engage le plus à vouloir ajouter quelques réflexions aux documents de l'enquête; ce qui me paraît surtout désirable, c'est que la vaste question qui fait l'objet de l'enquête commerciale puisse être réduite à quelques principes généraux, propres à la mettre plus à la portée de tous les esprits appelés à la discuter et qui, pour la résoudre, auront surtout besoin de la comprendre.

N'est-il pas étrange que tous les pays soient d'accord sur la nécessité d'étendre leurs débouchés, comme sur les moyens d'arriver à ce résultat, et que la Belgique, qui aussi reconnaît le besoin d'accroître l'écoulement de ses produits, soit d'ailleurs si divisée sur le mode à suivre pour y parvenir?

Ne serait-ce pas parce que la question la plus simple en elle-même se présente à vous hérissée de toutes les complications qu'y apportent tant d'avis divers, donnés d'un point de vue différent? On voit des provinces presque exclusivement industrielles qui, depuis longtemps, réclament à grands cris l'exportation de leurs produits et dont les unes sont favorables au système proposé par la commission, tandis que les autres se montrent des plus contraires, même à toute révision de notre législation commerciale. Ne suffit-il pas, pour remarquer ce disparate, de rapprocher les avis des chambres de commerce de Liége et de Charleroy, des avis des chambres de commerce de Gand et de St-Nicolas?

Ce malheureux et déplorable désaccord n'aurait-il pas sa source dans cette foule de travaux qui, faits pour élucider la question, n'ont abouti, en définitive, qu'à l'obscurcir et à l'embrouiller.

Pour ma part, je le déclare, bien que souvent le système des droits différentiels de l'honorable M. De Foere ait été considéré comme nous appartenant en commun, et qu'à ce titre on l'ait qualifié de système de De Foere et Cassiers, de Cassiers et De Foere, j'ai été loin d'admettre en cette matière toutes les idées et les opinions de l'honorable Représentant de Thielt. De son côté, sans doute, il en est de même à mon égard, et c'est là, je le reconnais, un premier et grave inconvénient dans la question dont il s'agit, que cette divergence chez ceux qui, aux yeux du public, passent pour professer les mêmes doctrines.

L'honorable Représentant, il faut lui rendre cette justice, a été le premier à attirer l'attention de la Chambre des Représentants sur les vices de notre législation maritime; toutefois, son but principal me semblait être, comme il le paraît encore, de favoriser trop exclusivement les bras et les capitaux employés dans la marine nationale. L'application de son système me paraissait par là défavorable à toutes nos autres ressources nationales. Néanmoins, je crus devoir aller féliciter l'honorable abbé du zèle et de la louable sollicitude dont il venait de donner une preuve si éclatante en faveur du pays, mais je me permis de lui faire observer que, si son projet de loi pouvait être adopté, dès le lendemain nos plus importantes manufactures se seraient trouvées dans une position très fâcheuse.

Nullement était-il question alors de tarif différentiel : il ne s'agissait que d'un tarif frappant de droits d'entrée trop élevés, aussi bien les matières premières propres à la fabrication, que tout autre objet d'importation étrangère. Le navire étranger arrivant d'un entrepôt voisin n'était pas traité, dans le tarif de M. De Foere, du 21 juin 1834, différemment de celui qui arrivait directement avec les produits de son sol (nous donnons plus loin ce tarif). Le navire belge lui-même n'y obtenait pas plus d'encouragement en allant se procurer une cargaison dans les pays lointains et de production, qu'en allant en chercher une à Dunkerque. M. De Foere n'était mû par aucun autre sentiment que l'amour du bien-être général; il n'a donc fallu que peu de chose pour l'engager à modifier son système, et non-seulement il le promit peu de jours après à la Chambre des Représentants, mais il exécuta si bien sa promesse qu'il voua son système primitif à l'oubli.

Cet incident m'a paru devoir être cité ici, parce que ce simple oubli, sans

aveu de la part de l'auteur, qu'il abandonnait son projet, devait naturellement faire croire que ce que d'autres ou lui-même prêchaient en faveur de tout système de droits différentiels, ne tendait qu'à établir un système exclusivement protecteur de la marine, mais destructif de l'industrie belge en général.

Je me serais très volontiers dispensé de remonter à l'origine du système de M. De Foere, qu'on m'attribue en partie; mais dans l'intérêt de la question la plus importante que la Belgique ait eu à examiner, j'ai cru devoir expliquer pourquoi les idées émises par l'honorable membre ont rencontré et rencontrent encore de consciencieux adversaires. Il m'a fallu remonter à la source des dissidences qui existent parmi ceux qui défendent la question commerciale, parce que le rapport de la commission répète plusieurs fois que le système commercial à établir doit avoir pour objet principal le commerce et l'industrie en général, et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine, et que je ne remarque pas moins au fond de la conclusion cette trop grande sollicitude en faveur de la navigation nationale, qui, à vrai dire, s'est toujours signalée dans les doctrines de l'honorable abbé.

Il m'a fallu jeter un coup d'œil rétrospectif sur les principes commerciaux du rapporteur de la Commission, dans l'espoir de combattre *l'application* du système dont la conclusion du rapport de la Commission vous propose l'adoption, mais qui détruirait de fond en comble, bouleverserait tout entiers les principes fondamentaux du système : les relations *directes* avec les consommateurs naturels de nos produits, qui, en même temps, sont les producteurs primitifs de ceux qui nous manquent. C'est donc pour éviter qu'à la seconde épreuve législative, je ne me voie forcé de me ranger du côté des adversaires du système, que je tâcherai d'abord de réduire la question qui vous est soumise, à sa plus naïve simplicité; ensuite je proposerai telles modifications au projet de loi de la commission, sans lesquelles j'ai la conviction que le but de la Commission serait complétement manqué.

Vous avez vu l'origine des idées de M. De Foere ; je descendrai à mon tour un instant dans la source des idées qui jettent le plus de clarté sur le seul système commercial admissible.

Notre sol, nos bras, nos capitaux, ont-ils, oui ou non, besoin, tous, de porter tous les fruits dont ils sont susceptibles? devons-nous, oui ou non, chercher à utiliser autant que possible les produits de ces trois sources de richesses incomparablement puissantes? Encore d'accord, l'espérons-nous, même avec les plus chauds partisans de la doctrine, que plus on vend, plus on s'appauvrit; sur ce point qu'il faut, dans tous les cas, favoriser l'écoulement de ce qu'on a à vendre ou à échanger. Aucun moyen d'y parvenir ne me paraît plus efficace que celui de lui ouvrir le plus de marchés étrangers possible, que celui de créer des relations commerciales plutôt avec cent nations, qui ne peuvent se passer de nos produits, non plus que nous ne saurions nous passer des leurs, qu'avec les pays qui produisent des objets similaires aux nôtres, n'ont pas besoin de nous en acheter, mais de vendre les leurs en concurrence avec nous, à ces cent nations coloniales qui ne les produisent pas.

Or il nous restera à voir comment on arrive le plus promptement à ouvrir des relations avec ces dernières nations.

La Belgique se trouve au millieu du monde commercial dans une position toute particulière, dont l'histoire ne nous offre aucun exemple; il lui faut donc un système particulier. Autrefois, nous excerçâmes le commerce maritime avec une certaine supériorité sur les nations voisines, mais alors celles-ci n'avaient pas adopté les mesures protectrices auxquelles le système de Cromwell et plusieurs autres ont successivement donné naissance et sous lesquelles notre régénération politique a eu lieu.

Dès lors, le jour où nous nous trouvâmes brusquement séparés de nos colonies et livrés à nous-mêmes, il nous fallait un système nouveau; il nous fallait réformer notre législation douanière et l'adapter, à la fois, à la position exceptionnelle dans laquelle nous nous trouvions et à ce nouveau système qui, depuis notre ancienne prospérité commerciale, avait régi le commerce des autres nations; au système sagement protecteur, à celui de liberté pour liberté et restriction pour restriction.

Les portes de Java fermées à notre navigation et à notre industrie, un premier point était celui de savoir : pourquoi, si cette colonie cesse de consommer nos produits, nous ne cesserions pas de consommer les siens, et pourquoi nous ne dirigerions pas nos vues vers les marchés qui nous restent ouverts.

Il semblait évident que c'est une opération anormale que celle d'acheter des sucres et des cafés par l'intermédiaire d'une nation voisine, qui non-seulement y profite par l'échange qu'elle en a fait contre ses produits, mais qui par là évite de nous rencontrer aux marchés coloniaux comme un de ses concurrents, dans la vente de produits similaires.

Je n'ai jamais pu voir sans un sentiment douloureux les vaines tentatives que de courageux négociants, armateurs belges, *qu'on nous représente cependant comme si peu entreprenants*, faisaient vers les États-Unis, le Brésil et la Havane, dans l'espoir de tirer le meilleur parti possible des navires qui semblaient condamnés à pourrir dans nos bassins.

C'était avec une espèce de pitié que je voyais un navire se mettre en charge pour la destination de Singapore, colonie anglaise, libre au commerce de toutes les nations, dans l'intention d'en revenir avec un chargement de café ou d'autres produits indiens. Que dis-je? je ne pourrais m'expliquer une entreprise aussi *téméraire* que de vouloir, par l'intermédiaire de ce port anglais, sans privilége, introduire en Belgique, sous pavillon belge, le café de l'île de Java alors que le navire hollandais privilégié à sa sortie de Java, peut, sans payer des droits plus élevés en Belgique, y déposer sa cargaison. Je dis que je ne comprends pas une semblable entreprise, aussi longtemps que la Belgique veut bien consentir gratuitement à recevoir les cafés de l'entrepôt de Hollande aux mêmes droits de consommation que ceux qui arrivent directement, sous pavillon belge, du marché de Singapore ou des environs de Java, où notre pavillon ne rencontre pas les mêmes encouragements que celui de notre rivale commerciale. Cet aspect pénible des inutiles mais patriotiques sacrifices de l'armateur belge pour établir directement au loin le débouché de nos produits, me paraissait d'autant plus douloureux qu'il ne tenait, comme il ne tient encore qu'à nous, d'y mettre un terme : l'adoption d'un droit plus élevé à l'entrée en consommation en Belgique, tant sur le café importé par l'intermédiaire du navire ou entrepôt

de Hollande, que sur celui qui est importé des ports de mer d'au-delà du Cap de Bonne-Espérance, sous pavillon national, aurait infailliblement fait disparaître cet obstacle à la continuation de nos affaires commerciales avec les pays coloniaux dont rien, que notre vicieux système, ne nous séparait.

Invité, vers la fin de 1834, par la commission d'enquête de l'industrie cotonnière, à émettre mon opinion sur les moyens de venir au secours de cette industrie souffrante, je crus devoir saisir cette occasion de mettre sous les yeux du public l'application de la doctrine que de constantes observations durant un long séjour dans le pays le plus commerçant, le plus industriel et le plus maritime, et la pratique du haut commerce m'avaient inspirée. Dès ce moment, je m'expliquais assez facilement le malaise dont on se plaignait et, sans beaucoup de peine, je crus pouvoir indiquer les moyens de le faire cesser.

L'enquête commerciale française venait de proclamer hautement que la Belgique était le pays le plus industriel, le plus riche en produits minéraux et agricoles. Il me semblait que ce pays, à cause de son opulente consommation d'objets étrangers, et de sa position heureuse *d'être dans le cas d'acheter aux peuples coloniaux plus qu'il n'a strictement besoin de leur vendre* et de pouvoir ainsi établir à son tour des conditions favorables à la vente à l'étranger de ses propres produits.

Sous le titre d'*Opinion émise par J.-P. Cassiers dans l'enquête sur l'industrie cotonnière*, je publiai, en décembre 1834, mes idées sur les moyens les plus efficaces de venir au secours de l'industrie *en général*.

Les partisans du système de ne commercer qu'avec celles des nations qui n'ont pas besoin de nos produits, s'efforçaient de faire croire qu'étant déchue de sa part des colonies, la Belgique devait songer à ne plus commercer que, comme du temps du traité de Munster, par l'intermédiaire de ses voisins. Je démontrai, de mon côté, qu'un pays dépourvu de possession coloniale, et n'en ayant dès lors pas à défendre ni à favoriser spécialement, pouvait de cette manière, tout en ayant moins à craindre la guerre avec les États européens, offrir plus d'avantages aux pays libres que les nations, qui ont des colonies à protéger en première ligne. Je me répétais constamment que ces dernières ne pouvaient sous aucun rapport offrir aux possessions tropicales *indépendantes* ni les mêmes priviléges de droits d'entrée, ni le même appât commercial que nous, et ne pouvaient conséquemment en attendre les mêmes faveurs en retour. Je prétendais hardiment, comme je le soutiens encore, que la Belgique, si importante par ses marchés de consommation, pouvait offrir même aux colonies *dépendantes*, des bénéfices tels que la mère patrie ne les aurait point dédaignés, dût-elle accorder des conditions *spécialement* favorables aux cargaisons importées sous *pavillon belge*. Malheureusement remarquons-nous jusque dans le traité avec l'Espagne, que le point essentiel, celui qui touche aux intérêts les plus chers de cette nation et de la Belgique, ceux des marchés coloniaux et des marines marchandes respectives, qne ce point essentiel n'a jamais cessé d'être entièrement perdu de vue.

Cependant la faculté d'accorder à l'entrée en Belgique, au sucre de la Havane, par exemple, le privilége d'un droit moins élevé que celui qui serait payé par le sucre venant de l'île de Java, me semblait devoir ouvrir, dans le cas de

l'importation sous pavillon *belge ou espagnol,* en faveur du placement de nos produits à la Havane, des conditions plus avantageuses que celles que l'industrie de l'Angleterre, de la France ou de la Hollande saurait espérer d'autres colonies que les leurs.

Voici comment, dans mon exposé de 1834, je résumai mes idées sur ce point :

« D'abord, il me paraît dénué de tout fondement de prétendre que, pour traiter avec des colonies étrangères, il soit nécessaire d'en avoir sous sa propre domination. Je suis persuadé, au contraire, qu'un pays sans possessions coloniales à *ménager,* est plus indépendant dans la création de ses lois et tarifs commerciaux, et surtout dans ses traités avec tout pays de provenances, que celui qui, forcé de défendre les intérêts de ses colonies et de leur accorder les priviléges dont elles ont besoin, se trouve par là privé d'offrir ces mêmes priviléges aux autres peuples commerçants, et ne peut traiter avec ceux-ci d'une manière plus avantageuse qu'avec ses colonies, dont les limites sont nécessairement très bornées.

» Il nous faut donc imposer, par exemple, toute espèce de café d'un droit de consommation de 25 à 30 centimes par kilog., pour en restituer 20 à 25 *en cas d'importation, sous pavillon belge ou des pays de provenances qui nous reçoivent sous les mêmes principes de réciprocité,* et 10 à 15 en cas d'importation sous pavillon *ami privilégié.* Tant que nous n'en serons pas venus là, nos essais directs avec Singapore pourront-ils avoir le moindre succès en ce qui concerne le retour d'articles coloniaux? »

A l'égard des mesures de représailles, dont les partisans du système de laisser-aller nous faisaient peur, je disais :

« Seraient-ce ces pays libres ou d'autres pays de provenances, qui s'opposeraient à vendre et à acheter de première main?

» Une restriction exercée sur le sucre de la Havane, venant en transit par Londres ou Amsterdam ou Hambourg, et nullement sur celui venant directement de cette colonie, serait-elle de nature à mécontenter l'Espagne?

» Une restriction contre les arrivages de Batavia, par l'intermédiaire de la Hollande, en faveur d'autres ports des Indes-Orientales, tant libres que dépendants, offenserait-elle l'Angleterre, la France ou les États-Unis? »

Et pour ce qui concerne le système de commerce que tous nos Ministres avaient successivement embrassé, voici ce que je crus devoir y opposer alors :

« En attendant que nous en soyons à la liberté absolue, au moyen de la loi de douanes, on remédie chez soi au mal qu'à l'étranger on exerce contre vous. La liberté réciproque est-elle autre chose que la liberté absolue, mais entre un nombre limité de nations? et comment s'accorder des faveurs réciproques sans une loi capable d'empêcher l'extension de ces mêmes faveurs à tout le reste du globe? La Prusse, par son système de liberté, fait-elle autre chose en supprimant une douane, que de la porter plus loin?

» Mes principes d'économie sont : *liberté pour liberté, ou liberté réciproque, et restriction pour restriction aussi longtemps que toutes les nations du monde ne seront pas du même avis.* Mais je ne prétends pas que la réciprocité, pour avoir un effet favorable, doive être *illimitée entre les nations qui adoptent ce*

système, ou doive s'étendre sur tous les objets. J'admets également qu'elle est admissible là où il est question de faire des échanges d'articles qu'on ne possède pas, ou qu'on ne possède au moins qu'à des conditions désavantageuses. »

Le 11 juin 1834, l'honorable M. De Foere avait soumis à la Chambre des Représentants, le projet de loi que voici :

ARTICLE PREMIER.

A dater du , toutes marchandises et denrées étrangères, introduites en Belgique, par mer et sous pavillon belge, resteront soumises aux droits déterminés par le tarif actuellement en vigueur. Ces mêmes marchandises et denrées importées par navires étrangers et par terre, paieront :

Le sel brut, fr. 4-22 par 100 kilog.

Les planches de bois étranger, importées dans nos ports par navires étrangers :

Jusqu'au 1er juillet 1837, 20 p. °/o de leur valeur.
» 1840, 30 »
» 1843, 40 »
» 1846, 50 »

Pour toutes autres marchandises :

Jusqu'au 1er juillet 1837, 10 p. °/o de leur valeur.
» 1840, 15 »
» 1843, 20 »
» 1846, 25 »

ART. 2.

Le poisson frais, salé et séché, introduit par navires belges, par l'Escaut, sera considéré comme poisson étranger, et comme tel, soumis au paiement des droits imposés sur le poisson étranger, par les lois existantes, à moins qu'il ne soit constaté par les connaissements, par les visas de nos consuls à l'étranger et autres papiers de mer, ainsi que par les mesures que l'administration des douanes pourra encore prescrire, que ce poisson provient de la pêche nationale ou de notre commerce direct avec la Norwège.

ART. 3.

Aussi longtemps que la Hollande imposera, à l'importation dans ses colonies et à l'exportation des mêmes colonies, sur les navires belges, des droits plus élevés que ceux qu'elle impose sur les navires hollandais, les articles suivants, provenant des colonies hollandaises ou de son commerce, *alors même qu'ils seraient introduits par navires belges d'un tonnage quelconque, seront soumis à des droits équivalents à la différence des droits imposés par la Hollande*, savoir :

Le café	fr. 6	35	par picol ou par 57 kilog.
Le poivre et le sucre	2	12	»
Le camphre.	7	40	»
Les épices de toute nature	20	16	»
L'étain et le cuivre	7	40	»

ART. 4.

Toute marchandise étrangère importée en Belgique et destinée au transit ou à la réexportation, ne sera soumise qu'au paiement d'un simple droit de balance de 15 centimes, par 100 fr. de la valeur.

ART. 5.

Toute disposition contraire à la présente loi, est abrogée.

Voici la formule de projet de loi qu'à mon tour, je proposais en décembre de la même année ; il n'y est fait mention d'un petit nombre d'objets étrangers que pour résoudre d'autant plus facilement le principe, et parvenir à le faire admettre le plus tôt possible dans notre législation douanière :

« A dater de la publication de la présente loi, les articles suivants paieront à l'entrée en consommation :

	Par 100 kil.
Le café et le poivre, de toutes espèces . . . . . fr.	30
Camphre brut	10
Id. raffiné	30
Goudron	5
Plomb brut tant vieux que neuf.	3
Id. laminé	10
Riz	8
Stockvisch	8
Vins par baril	20
Boissons distillées, y compris le rhum, le rack et les liqueurs en cercles	25
Boissons, en bouteilles, de 116 ou plus (le baril pour 100 bouteilles).	35
Huile d'olive, de farine, d'œillette ou de pavot, le baril.	10
Huile de baleine et de chien-marin, non provenant de la pêche nationale, le baril	10

Articles agricoles.

Beurre . . . . . fr.	10	
Fromage	20	
Garances en racines et celles nommées *mul*, de la valeur. . .	2 ½	p. %
Id. manufacturées	10	p. %
Bois de construction comme il est mentionné au tarif, scié . .	30	p. %
Bois non scié	15	p. %

Tous les autres articles mentionnés au tarif des douanes resteront soumis aux droits actuellement en vigueur.

Tous ces droits seraient diminués :

1° De 75 p. %, en cas de preuve constatant l'importation directe et sans rompre cargaison de pays de provenance ou de tout port de mer des Indes orientales, sous pavillon belge *comme sous celui de ces pays ;*

2° De 60 p. %, en cas de *pareilles importations* sous tout autre pavillon de peuple favorisé, ou qui de son côté *recevrait le pavillon belge comme celui des nations les plus privilégiées ;*

3° De 50 p. °/₀ en cas d'importation en cabotage ou de ports intermédiaires d'Europe sous pavillon belge;

4° De 25 p. °/₀, en cas de pareille importation, sous pavillon ami privilégié;

5° De 25 p. °/₀, dans le cas où serait constatée l'importation directe et sans rompre cargaison, de pays de provenances, qui maintiendraient contre nous des droits exceptionnellement restrictifs ne dépassant pas la moitié de nos droits de consommation. Il n'y aurait pas de diminution de droits dans le cas de tout autre genre d'importation; et on devrait user de représailles sur nos droits locaux, comme doubles droits de bassin, de pilotage, etc., suivant le système anglais actuel, en se conformant à ce que les circonstances feraient juger nécessaire.

6° Le droit de transit serait de 20 centimes par 100 kil., sauf les articles suivants qui paieraient en transit comme à l'entrée.

Taureaux, bœufs et vaches.	fr.	80	par tête.
Génisses de 2 à 3 ans.		20	
Veaux d'un an.		10	
Id. au-dessous.		2 30	
Moutons.		5	
Agneaux.		1	
Le lard et la viande salée ou fraîche, les 100 kil. . . .		20	

» 7° Le droit de consommation de genièvre et eau-de-vie indigènes serait augmenté de 20 p. °/₀ ; mais il serait accordé une prime d'exportation par mer de fr. 8 à 10, par 100 litres; id., par terre, de fr. 2 à 3 par 100 litres. »

Par les diverses dispositions de ce dernier tarif, on remarquera que les idées qui, dès ce moment, dominaient notre pensée et sur le fond desquelles tout le monde est enfin d'accord avec nous, que ces idées sont conformes à celles de la Commission qui les adopte en ces termes:

1° Le système commercial à établir doit avoir pour objet principal le commerce et l'industrie en général et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine;

2° Il importe d'établir des relations directes avec les pays de production et d'empêcher que les importations s'opèrent non seulement par les entrepôts d'Europe (comme le dit le résumé de la Commission d'enquête, pag. 143), mais d'empêcher en même temps que les mêmes importations et exportations s'opèrent par des navires étrangers faisant la même fonction que l'entrepôt d'Europe;

3° En conséquence il faut majorer les droits différentiels sur les importations faites aussi bien de l'une que de l'autre de ces manières;

4° *Ce qui encourage le plus efficacement l'exportation maritime, c'est la certitude de retours avantageux;*

5° Il faut à la navigation nationale une protection, tant comme moyen d'exportation que comme industrie particulière, à laquelle se lient un grand nombre d'autres industries;

6° La concurrence de la navigation étrangère est nécessaire;

7° Quel que soit le pavillon qui importe les marchandises à transiter et quelle que soit leur provenance, il faut les affranchir au moins de tous les frais dont les affranchissent les marchés susceptibles de concourir avec les nôtres.

Ce qui prouve que, dès 1834, nous avons voulu l'établissement des relations

directes et le bien-être de l'industrie et du commerce en général, bien plus que la prospérité exclusive de la marine nationale, c'est que d'emblée, nous proposons d'accorder aux navires de toutes les nations, arrivant directement avec les produits de *leur* sol, les mêmes avantages qu'aux navires belges; mais ce qui le prouve bien plus, c'est que nous offrons les mêmes 75 pour cent de remise sur les droits, non seulement à celles des importations qui viennent directement d'une colonie sous pavillon de cette colonie, mais encore à celles qui arrivent sous pavillon de la puissance européenne qui la domine, à la seule condition que celle-ci nous reçoive dans sa colonie sur le pied de son propre pavillon.

Cette mesure large et généreuse, tout en pourvoyant à l'insuffisance du service de la marine nationale, aurait eu le mérite de disposer en notre faveur et aussi longtemps que cette insuffisance et le besoin politique l'auraient voulu, toutes les principales puissances maritimes, celles au moins qui, comme l'Angleterre et les États-Unis, ont dans leur législation douanière, consacré ce principe : *que la nation qui reçoit le navire étranger venant directement de son pays ou d'une des possessions qui en dépendent, au même taux de droits que le pavillon national, sera reçue à son tour dans cette mère-patrie ou dans ses dépendances et recevra le même accueil dans le cas d'arrivage direct avec les produits de son sol ou de son industrie, que le pavillon du pays où il arrive.*

D'après notre tarif différentiel de 1834, c'était seulement dans le cas rare où le pays de production se serait obstinément refusé à lever des obstacles exceptionnels à l'arrivage de la cargaison belge, que la sienne n'aurait plus été reçue chez nous aussi favorablement que celles introduites sous notre pavillon. Remarquez-le bien, cet état de choses aurait dans tous les cas été aussi désavantageux à l'un qu'à l'autre, et par conséquent de peu de durée ou revoqué réciproquement.

Toutes les nations de l'Europe qui ont déjà adopté les principes de réciprocité, auraient été favorablement disposées à l'égard de la jeune nation belge, et bien plus qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent. Une preuve de plus que nous ne nous opposions nullement à la concurrence du pavillon étranger, c'est que, sous certaines conditions, nous l'admettions aussi, venant directement avec les produits d'un pays étranger; la première de ces conditions, c'est qu'au lieu de payer moins, comme le propose la Commission, il n'aurait plus obtenu que 60 au lieu de 75 pour cent de réduction des droits; ce qui fait la différence de 45 francs pour un tonneau de mer de café. La seconde condition, c'est que le pavillon belge fût reçu dans le pays étranger auquel il s'agirait d'accorder cette faveur, pas tout à fait comme le pavillon de ce pays, mais seulement comme celui des nations les plus favorisées. Or, il faut croire qu'aucune nation n'aurait refusé des conditions pareilles.

On verra que les idées que nous avons émises dès 1834 et dans divers écrits publiées en 1838, 1840 et 1842, ainsi que dans plusieurs autres circonstances, ne tendaient, comme elles ne tendront jamais, qu'au but principal de favoriser le débouché de nos produits au moyen des relations directes avec les nations qui en ont besoin et qui à leur tour produisent les objets qui nous manquent.

On verra aussi que les craintes que le projet de tarif de 1834, de l'honorable M. De Foere, avait fait naître à l'égard de l'insuffisance de notre marine marchande, comme à l'égard de la hausse des prix des marchandises étrangères, que ces craintes ne pouvaient non plus être excitées par notre projet de tarif de la même année. Je n'en dirai pas davantage sur le premier de ces projets. Je me bornerai à faire quelques remarques sur la conclusion définitive du rapport de la commission d'enquête commerciale. J'arrêterai mes observations sur les articles cafés, cuirs, sucres, riz, tabacs et cotons.

Dans le projet définitif de la Commission ces articles paieraient par 100 kil.

		PAR NAVIRE BELGE.	PAR NAVIRE ÉTRANGER.
		Fr. c.	Fr. c.
Café	Importé directement des lieux de production.	7 00	10 00 (1)
	D'ailleurs	12 00	14 00
	Par canaux et par rivières	15 00	16 00
	Par terre	»	17 00
Cuirs verts et salés.	Importés directement des ports hors d'Europe et de la mer Noire.	» 01	» 50
	D'ailleurs et par canaux et rivières	1 00	1 50
	Par terre.	»	2 00
Sucre.	Importé directement des lieux de production.	» 20	1 70
	D'ailleurs	3 00	4 25
	Par canaux et rivières	5 00	6 00
Riz	Importé directement des lieux de production.	4 00	7 00
	D'ailleurs et par canaux et rivières	9 00	10 00
	Par terre.	»	12 00
Tabac d'Europe	Importé directement des lieux de production.	15 00	17 50
	D'ailleurs et par canaux et rivières	20 00	25 00
	Par terre.	»	30 00
Tabac varinas en feuilles ou rouleaux.	Importé directement des lieux de production.	25 00	27 50
	D'ailleurs et par canaux et rivières	30 00	33 00
	Par terre.	»	35 00
Coton en laine.	Importé directement des lieux de production.	» 01	1 70
	D'ailleurs et par canaux et rivières	2 50	3 50
	Par terre.	»	4 00

(1) Ce prix est le terme moyen des trois prix proposés.

La première chose qui me frappe dans ce tarif c'est la question de savoir pourquoi il faut que le navire belge, chargé de riz, venant directement des États-Unis, jouisse de fr. 3 par 100 kilog. de moins de droits, tandis qu'il n'obtient que fr. 2-50 de préférence lorsqu'il est chargé de tabac varinas? Pourquoi ce même navire, chargé en partie de riz et en partie de tabac, obtient-il moins d'encouragement sur l'un article que sur l'autre? Il me semble, à moi, que l'article qui paie le plus de droit, et qui, par là, est exposé à être importé en fraude, bien plus que celui qui en paie moins, devrait jouir d'une diminution proportionnellement plus grande lorsqu'il entre d'une manière propre à faire écouler nos produits. J'aurais préféré que les mêmes catégories d'arrivages, qui influent dans la même proportion en faveur des relations directes, eussent aussi joui d'une même et uniforme réduction sur le taux des droits, c'est-à-dire calculé par cent.

Ceci reconnu, la question se serait réduite à des principes généraux faciles à résoudre.

On aurait dit, par exemple : « Les tarifs existants seront généralement ou, à quelques exceptions près, maintenus comme base des droits. Dans le cas d'arrivages directs d'un pays de production sous pavillon belge ou sous celui de ce pays, comme par canaux et rivières et par terre, pour tous les articles où ces dernières voies sont les plus directes, il y aura une réduction de 25 p. %. Dans d'autres cas, les droits resteront les mêmes. Dans le cas d'importation sous pavillon étranger à ce pays, il y aura au contraire une augmentation de 25 p. %; dans celui d'importation d'entrepôts d'Europe, par navire belge, comme par celui du pays étranger avec lequel nous aurons conclu des traités de navigation et de commerce, les droits seront augmentés également de 25 p. %, et par tout autre navire étranger de 50 p. %. De cette manière les droits différentiels répondront au vœu de la Commission d'enquête, comme nous essaierons de le démontrer.

Dans notre législation douanière de 1822, il a été arrêté que les navires étrangers seraient frappés de 10 p. % de plus de droit, et dans celle de l'Angleterre la différence est, dans certaines circonstances, de 20 p. %. Ce mode, sans s'arrêter plutôt à l'une qu'à l'autre marchandise, n'a jamais offert d'inconvénient; je ne vois donc pas pourquoi nous n'admettrions pas le système d'autant par cent pour telle catégorie d'arrivage plutôt que telle autre.

La question ne serait-elle pas de cette manière réduite à une bien plus grande simplicité qu'en adoptant un système de droit différent pour chaque article du tarif; ne serait-elle pas plus simple, non seulement aux yeux de la législature, mais aux yeux de *tous les pays qui ont besoin de négocier des traités de commerce avec la Belgique?* ne comprendraient-ils pas d'un seul coup-d'œil le degré d'avantage que nous aurons à leur offrir et à prétendre de notre côté

Nous voulons tous que la marine belge, comme l'agent le plus propre à établir au loin le débouché de nos produits, ait les mêmes chances de succès que celles des autres nations.

Nous voulons encore que la navigation étrangère concoure avec la nôtre dans le mouvement du commerce maritime; il est cependant à craindre que tout *en voulant, au profit du navire belge, frapper le navire étranger, même dans le cas d'arrivage direct avec des produits de son pays, comme le veut la commission d'enquête,* elle n'ait obtenu deux points tout à fait contraires à ce qu'elle

semblerait vouloir : le premier, une disproportion dans le nombre de navires étrangers employés à l'importation de produits exotiques, plus désastreuse que celle qu'on remarque dans ce moment; le second, l'impossibilité, pour ainsi dire, de conclure des traités de commerce, même avec ceux des pays auxquels il conviendrait autant qu'à nous d'en avoir.

Je suis convaincu que la Commission d'enquête, tout en voulant favoriser d'une manière *exceptionnelle* l'arrivage direct du pays de production, sous *pavillon belge*, de fr. 30 à 100 par tonneau, sur le café, de fr. 4-90 à 20 sur les cuirs, de fr. 15 à 60 sur les sucres, de fr. 30 à 90 sur le riz, de fr 25 à 150 sur les tabacs, et de fr. 16-90 à 40 sur les cotons en laine (tous articles qui forment la masse des arrivages); je suis convaincu, dis-je, que ce projet de la Commission aura porté un coup désastreux au petit reste de nos propres opérations maritimes et par conséquent au peu de débouchés de nos produits dans les pays les mieux disposés à les acheter.

J'y vois en outre une augmentation de prix trop brusque sur tous les objets d'importation étrangère, qui ne tarderont pas à redescendre à peu près au taux auquel le nouveau tarif les aura trouvés; je n'y vois donc que convulsion commerciale inutile et fâcheuse.

Pour prouver que la marine belge ne profitera pas des fr. 20 à 30 par tonneau que, à l'exclusion des autres navires, la Commission voudrait lui accorder, je dirai que la première mesure que prendront les pays de production, qui dans ce moment reçoivent le pavillon belge sur le pied le plus favorable, tels que les États-Unis, le Brésil, *ainsi que plusieurs autres nations d'Europe;* cette première mesure frappera la cargaison importée sous pavillon belge, *au moins* de l'équivalent des droits dont le leur sera frappé exceptionnellement chez nous. Et puisque le système commercial à établir doit, d'après l'aveu de la Commission, avoir pour objet principal le commerce et l'industrie en général et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine; que ce système doit avoir, en outre, pour objet principal, les relations directes avec les pays de production, l'encouragement efficace de l'exportation maritime; je le demande, pourquoi faut-il ne pas admettre d'emblée le même taux de droit pour le navire d'un pays étranger, arrivant directement avec des produits de ce pays, que pour le pavillon belge, afin que celui-ci puisse y arriver également au même droit que le navire de ce pays? pourquoi faut-il, de gaieté de cœur, mettre en question, sinon détruire d'un seul coup tous les traités qui existent de fait ou d'après contrat?

Ici, il faut s'y attendre, la Commission d'enquête m'opposera l'art. 2 du projet de loi portant : « Le Gouvernement est autorisé à négocier avec les nations *transatlantiques* des traités de navigation commerciale, sur la base de l'assimilation des navires important des ports d'une nation dans les ports de l'autre, les produits de leur sol et de leur industrie. »

Je ne sais pas jusqu'où la Commission entend limiter le Gouvernement ou lui donner de la latitude sur la question qui me paraît la plus importante de toutes et la plus difficile à résoudre, sur celle de savoir si, par la suite, il y aura des relations directes ou indirectes avec les nations productrices, sur celle enfin, qui fait le sujet de l'art. 4 du traité proposé par les États-Unis, et qui aussi dans les interrogatoires de l'enquête commerciale a offert le plus de divergences d'opinion.

Il me semble que la Commission aurait pu rendre un service dans cette partie délicate de la question, en indiquant dans son art. 2, ou à côté, les catégories des nations avec lesquelles il conviendrait que le Gouvernement conclût des traités sur ce point, et ce qui ferait la base de ces traités.

D'ailleurs, je ne conçois pas pourquoi les pays d'Europe ne sont pas compris dans les limites de la faculté laissée au Gouvernement. Et celui-ci a-t-il jusqu'ici fait preuve d'une intelligence commerciale si parfaite, pour inspirer cette confiance *illimitée* de la part de la Commission, de laisser à lui seul la faculté de résoudre et de modifier, lorsque cela lui plaira, cette partie de la question, qui, comme nous venons de le dire, la domine tout entière.

Je répondrai, en outre, à l'auteur de l'art. 2 du projet de loi de la Commission, en faisant remarquer les avantages qu'auront sous ce système, surtout les États-Unis, l'Angleterre, la France, la Hollande et jusqu'à l'Espagne, à ne plus vouloir traiter ultérieurement avec nous sur le chapitre navigation et commerce. Le tableau que je vais tracer de ces avantages méritera, j'espère, l'attention de la législature.

Aujourd'hui, le navire anglais venant du Brésil avec une cargaison de café, que la Grande-Bretagne refuse de consommer, parce qu'elle ne peut *s'empêcher* de favoriser spécialement les cafés de ses propres plantations ; aujourd'hui ce navire est reçu chez nous avec un droit de fr. 10 par 100 kilog., et sur ce droit la législation actuelle accorde spécialement à la navigation belge une réduction de 10 p. %, c'est-à-dire de fr. 1 par 100 kilog., ou de fr. 10 par tonneau. C'est là pour le navire national un avantage tellement faible encore, que la marine, au lieu d'accroître, dépérit ; que, malgré les nombreux sinistres des dernières années et les primes accordées pour la construction maritime, pas un seul navire n'est commandé de la part du commerce belge ; mais, comme il est plus que probable que, quoique le Brésil n'ait en ce moment que très peu de navires pouvant servir au commerce avec l'Europe, cette nation, de même que toutes les autres, adoptera, dans l'intérêt du principe, une mesure de représailles contre le pavillon belge, le tarif de la Commission, au lieu d'atteindre le but que celle-ci se propose, aura pour effet de faire disparaître entièrement le léger avantage dont la navigation belge jouit dans ce moment. Voilà donc la position des navires anglais à l'égard de nos navires : amélioration dans la proportion de fr. 10 par tonneau (1). Ce qui est à regretter dans le projet de la Commission, c'est que ces navires bénéficieront, 1° fr. 10 par tonneau, dont le navire belge jouissait, mais dont il ne jouira plus par la mesure de représailles dont les pays de production le frapperont ; 2° la plus large part dans les fr. 40 par tonneau d'augmentation de prix que l'article importé aura subi dans le cas d'arrivage *d'ailleurs* que des pays de production, ou d'arrivage indirect de ces pays ; 3° l'augmentation des fr. 10 à 30 par tonneau que le tarif impose aux arrivages par canaux et rivières et par terre. Ainsi le navire anglais arrivant du Brésil avec les produits *qu'il a obtenus en échange de fabricats britanniques,* sera

(1) Avant le vote du budget des voies et moyens, le droit n'était que de fr. 8 par 100 kilog. Les fr. 2 d'augmentation auraient amélioré la condition du navire belge, mais, dans le cas que nous venons de citer, ils ne serviront qu'à augmenter le taux de la mesure de représailles, et elle ne fera dès-lors que d'autant plus d'avantage au navire anglais.

favorisé de fr. 30 à 100 par tonneau de plus qu'il ne l'est sous notre législation actuelle ; *ou, si les nombreux arrivages anglais empêchaient l'élévation de prix de parvenir au dernier degré que les dispositions du projet de la Commission lui assignent, ce n'en seraient pas moins les navires étrangers qui, aux dépens de la consommation belge, recueilleraient seuls l'effet de l'augmentation des droits.*

Tous les navires du Nord n'auront-ils pas alors deux fois autant de chances de nous exclure entièrement du commerce direct, qu'ils n'en ont à présent? Ne viendront-ils pas au Brésil vendre leurs produits similaires aux nôtres, tandis qu'il ne nous restera absolument rien à vendre ou à acheter dans ce pays? Le bas prix de leurs armements n'éclipsera-t-il pas ce commerce avec le Brésil, que nos droits de consommation imposés exclusivement au pavillon *indirect pourraient nous conserver?* pourquoi, après avoir frappé la construction du navire dans tous les matériaux, ainsi que dans la main-d'œuvre de toute espèce qu'il emploie, par les contributions de mille natures diverses, ne pas imposer de contributions douanières les cargaisons des navires de ceux de ces pays, surtout, qui n'ont pas le quart des frais que nous devons supporter? pourquoi ne pas les imposer dans le cas où ils prétendraient s'immiscer ou être les intermédiaires entre nous et les pays qui consomment nos produits et qui produisent ceux dont nous ne saurions nous passer ?

Il est donc en quelque sorte naturel que toutes nos tentatives de négociation resteront, comme à présent, sans plus de chance de succès que toutes les opérations commerciales que nous essaierons.

Je suppose maintenant un navire américain, allant à la Havane vendre sa cargaison de farine et de toiles de coton commun, toiles que les États-Unis commencent à fabriquer avec quelqu'avantage. Eh bien, ce navire, ne sachant que faire de sa cargaison de sucre havanais, viendra la vendre à Anvers pour retourner ensuite chez lui, répéter la même opération. L'Amérique du Nord ne sera pas la dernière, il faut le croire, à user de représailles contre la marine belge, et dès lors, nos navires qui se rendront aux États-Unis, pour y chercher une cargaison de riz, de tabac ou de coton en laine, subiront dans ce pays le même sort que les navires américains arrivant de chez eux en Belgique avec les mêmes articles. L'avantage d'une réduction de fr. 20 par tonneau sur les droits dont notre pavillon jouirait, ne saura le mettre à même de lutter avec le navire suédois qui, étant mieux reçu que nous dans les marchés américains, en rapportera avec double avantage ces mêmes tabacs, cotons et riz, non plus qu'avec le navire des États-Unis arrivant chez nous avec ce genre de produits. Il faut ne jamais perdre de vue que dans le cas d'adoption du système de la Commission, *le pavillon belge sera partout traité d'une manière exceptionnellement hostile.*

Cet acte impolitique aura ce résultat, que le transport des produits des colonies espagnoles sera fait exclusivement par les navigateurs anglais, américains, suédois, danois, etc. Cela ne pourra que dégoûter l'Espagne dans ses relations avec nous à cause de la faible part que sa marine trouvera dans notre opulente consommation intérieure.

Quant au navire des États-Unis, arrivant chez nous avec sa cargaison de sucre brut de la Havane, il y gagnera, de même que dans la circonstance que nous venons d'indiquer pour le navire anglais, d'abord les fr. 17 de protection dont

le navire belge jouit jusqu'ici ; ensuite sa part des fr. 13, à charge de l'arrivage indirect ; plus les fr. 12 ½ que le navire belge paierait lui-même en pareil cas, et enfin les fr. 10 à 20 en sus, sur les arrivages par canaux et rivières.

Dans notre tarif de 1834 on remarque qu'alors nous avions aussi admis la cargaison directe par navire *indirect*, mais on y trouvera, comme nous l'avons dit plus haut, que nous n'avions cependant pas perdu de vue ce principe que la Commission d'enquête nous prêche, sans qu'elle semble toutefois vouloir le mettre en pratique : *que ce qui encourage le plus efficacement les exportations maritimes, c'est la certitude de retours avantageux*, ou sur lesquels, j'ajouterai, on n'est pas, comme à présent, dans la presque certitude de perdre. Nous n'avions pas perdu de vue ce principe, la preuve en est dans ce que les arrivages directs sous pavillon indirect se trouvent frappés jusqu'à la différence des droits de 60 à 75 p. %. Celle-ci, il est vrai, ne s'élève sur fr. 8 par 100 kil., de droit, sur le riz, qu'à fr. 12 par tonneau, mais elle monte, d'un autre côté, jusqu'à fr. 45 par tonneau sur les cafés, relativement aux arrivages directs sous pavillon direct, c'est-à-dire sous celui du pays de production ou du pays à la consommation duquel la cargaison est livrée. Nous exigions d'ailleurs, en même temps, que notre pavillon fût reçu à son tour comme celui des nations les plus favorisées, ce qui dans le tarif de la Commission n'est pas non plus une condition pour jouir du meilleur traitement des navires étrangers. En un mot, l'arrivage direct sous pavillon de nations tierces ou tout à fait étrangères aux deux pays, de production et de réception, est traité par nous à peu près aussi désavantageusement que l'arrivage de l'entrepôt d'un pays voisin. Cette disposition est fondée sur ce que le mode d'importation soi-disant direct par navire de nation tierce, nous paraît au moins tout aussi nuisible que celui de l'entrepôt d'Europe. Dans certains autres cas, cependant, nous ne tenions pas moins compte de ce que le voyage des ports d'Europe étant ordinairement très court, il ne faut pas toujours encourager le cabotage proprement dit proportionnellement autant que les armements de long cours.

Le système de la Commission admet les navires anglais et des États-Unis, par exemple, qui ont vendu au Brésil leur cargaison d'objets de Manchester et de Birmingham, ou de farine et de toile de coton commun d'Amérique, en concurrence avec nos produits agricoles ou manufacturés, de Gand, de Liége ou de Namur, et qui après retournent sur lest reprendre une cargaison de leurs propres produits d'Europe ou des États-Unis sur le même pied que le navire brésilien venant directement du Brésil, n'ayant d'autre intérêt que de s'approvisionner de produits européens là où ils le trouvent le plus à leur convenance, n'ayant d'autre intérêt que de prendre dans le premier port d'Europe où ils arrivent les produits *dissimilaires* aux leurs, dont ils ont besoin, pour s'en retourner directement chez eux, répéter la même opération. C'est le besoin de se dégager de leur trop-plein de produits exotiques acceptés en échange de leurs propres produits, qui gêne le plus nos voisins, et c'est justement cet obstacle que le projet de la Commission aurait écarté.

A mes yeux ce serait rendre gratuitement le service le plus signalé à nos plus redoutables concurrents, ce serait le placer dans une condition si favorable à eux-mêmes que, malgré l'art. 2 de la Commission, *tout espoir de conclure des traités de commerce avec eux sur une véritable base de réciprocité, serait à mes yeux évanouie.*

Ce système ne ferait donc hausser le prix des objets de l'étranger à charge du consommateur belge que pour favoriser l'industrie étrangère. Il ne frapperait si rudement l'entrepôt construit en briques et sur terre ferme, que pour favoriser l'entrepôt bien plus redoutable qui est construit en bois et qui, flottant sur l'eau, peut, sans plus d'augmentation de frais, se diriger vers l'endroit où il a besoin pour le moment de déposer sa marchandise.

Le résumé du rapport de la Commission nous dit cependant, à la page 143, dernier paragraphe : « Le système commercial maritime que l'enquête propose conformément à ces propositions, est celui des relations directes de l'échange de nos produits contre les produits *d'outre-mer*. L'histoire commerciale de toutes les nations industrielles et maritimes a prouvé à l'évidence que les importations en droite ligne des contrées transatlantiques, opérées *par leur navigation, favorisaient considérablement les exportations de leurs produits vers les mêmes contrées.* »

Dans le paragraphe suivant, page 144, on n'en lit pas moins ces lignes : « Assurer à son commerce maritime des retours avantageux, en le favorisant d'une réduction suffisante des droits de douane; lui donner ainsi le moyen de se défaire de ses importations sur les marchés du pays avec plus de facilité que le commerce étranger, c'est l'encourager le plus efficacement aux exportations. Cette vérité ne trouve de contradicteurs dans aucun pays étranger. En Belgique elle est maintenant généralement comprise par tous ceux qui, en matière de commerce maritime, lient les effets à leurs causes. En effet, les échanges sont les éléments du commerce. En commerce régulier et suivi, les produits ne se paient qu'avec des produits. *Sans echanges, un commerce normal et continu est impraticable avec les contrées lointaines.* »

Plus loin elle s'exprime en ces termes : « La concurrence européenne exerce dans ces états une activité incessante; la lutte est difficile; elle serait décourageante si, conformément à la pratique des autres états européens, la législature ne favorisait pas *efficacement les retours du commerce maritime* du pays. Livrer ce commerce, si intimement lié à la prospérité de nos industries à ses propres ressources, c'est lui ôter toute chance de succès; c'est abandonner stupidement les précieux avantages au commerce et à l'industrie de l'étranger; c'est, en un mot, *nier le but d'un gouvernement national.* »

Dans le 2e paragraphe suivant, la Commission semble favorable aux traités de commerce que la Belgique pourrait éventuellement négocier avec les États industriels de l'*Europe*, et dans l'art. 2 de son projet de loi, elle n'autorise le Gouvernement qu'à négocier avec les pays *transatlantiques;* ceci n'est qu'une inconséquence fâcheuse, il est vrai, mais ce que nous lisons dans le paragraphe précédent, pag. 143, me paraît plus fâcheux encore. On y lit : « Le système commercial que l'enquête propose est celui des relations directes, d'échange de nos produits contre les produits d'*outre-mer.* » Cela me fait présumer que la Commission n'attache pas aux relations directes avec les pays d'Europe l'importation qu'elles méritent; ces relations me paraissent d'autant plus négligées dans le tarif de la Commission qu'il ne distingue pas l'importation directe des produits des pays d'Europe sous pavillon de ces pays, de l'importation directe de ces mêmes pays sous un pavillon étranger au pays de production.

Une expression que je m'explique non moins difficilement de la part du rapporteur de la Commission, c'est que dans une question aussi grave et à

laquelle on a fait perdre tant de délais inutiles, il nous dit à la page 145, 2e paragraphe : « La Commission a admis en participation des navires étrangers, alors même qu'ils n'appartiennent pas aux pays de production, » pour venir vous dire ensuite : « La commission s'est arrêtée au moyen pratiqué par la France. *Elle vous propose l'établissement des droits différentiels de navigation commerciale selon la différence des provenances et des pavillons.*

Comment expliquer ces mots : « adopter le pavillon étranger alors même qu'il n'appartient pas au pays de production, » lorsqu'on avoue en même temps qu'il ne faudrait établir ces droits différentiels que selon la différence des provenances et des pavillons? N'aurions-nous pas eu tort de nous opposer à la rectification des traités avec les États-Unis, entre autres? Ce traité, qu'avait-il donc de si dangereux aux yeux d'un des membres les plus influents de la Commission, lorsque celle-ci nous dit : « Telle est aujourd'hui la position commerciale de la Belgique : ce *dernier commerce* (le commerce étranger) *vient en droite ligne des pays de production verser dans nos ports ses cargaisons de retour contre lesquelles il a échangé ses propres produits, souvent les similaires des nôtres;* ou bien nous allons chercher nous-mêmes dans les entrepôts voisins les denrées que le commerce étranger a ramenées des pays de production et contre lesquelles il a échangé les produits de son pays. Donc dans ce cas le principe : *ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retour avantageux*, profite exclusivement aux pays qui sont nos rivaux en industrie et en commerce maritime. *C'est là une anomalie choquante, le renversement d'un principe sur lequel tout le monde est d'accord.* »

Que peut-on dire de plus fort contre cette manière d'agir de la Commission, qui, conforme à ce qu'elle dit page 145, et dans son tarif, *admet* en participation les navires étrangers alors même qu'ils n'appartiennent pas au pays de production?

Ce qui suit ne le cède cependant en rien sous le rapport de l'inconséquence, à ce que nous venons d'extraire des pages du rapport de la Commission. Voici ce que nous y lisons par continuation à la page 146 : « Dans un temps surtout où la vivacité de la concurrence générale est toujours croissante, la Belgique ne peut rester plus longtemps dans cette situation désavantageuse, *si elle ne veut prononcer elle-même un arrêt de mort contre l'exportation de ses propres produits industriels* qui peuvent rivaliser sur les marchés lointains avec les mêmes produits étrangers, ou qui ne les surpassent pas de beaucoup en bonne qualité et en bon marché. En effet, lorsque nos marchés et nos entrepôts sont encombrés, comme ils le sont constamment, d'importations opérées par le commerce étranger, *quels sont les éléments qui nous restent pour échanger au loin nos marchandises* ou pour établir avec les contrées d'outre-mer un commerce régulier et suivi? Quelles sont les chances de succès ou d'espoir avec lesquelles, dans une semblable situation, *une société de commerce maritime*, avantageuse à nos exportations, pourrait être formée? Dans cette même situation que devient le principe : *Ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux, principe avec lequel tout le monde est d'accord?* »

Comment, Messieurs, est-il possible de dire : « Dans ce cas, et telle est aujourd'hui la position commerciale de la Belgique, ce dernier commerce vient

en *droite ligne des pays de productions verser dans nos ports ses cargaisons de retour contre lesquelles il a échangé ses propres produits, souvent les similaires des nôtres?* » et puis conclure en rédigeant un tarif où, en principe, ce commerce me semble à moi le seul favorisé, un tarif dans lequel le navire étranger arrivant directement avec les produits de son pays, n'est pas plus avantagé que celui qui arrive directement avec les produits du pays auquel il a été vendre en échange des produits similaires aux nôtres. Un dernier passage du rapport de la Commission, que nous sentons le besoin de citer pour l'engager à révoquer cette inconcevable partie de son tarif, c'est le passage suivant, page 146 du *Résumé-Conclusion :* « Comme la chambre de commerce d'Anvers l'a fort bien établi, dans son rapport adressé le 15 août 1840, à la Commission d'enquête, *ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux. Cette même chambre* de commerce a depuis corroboré son assertion, lorsque dans son rapport du 26 février 1841 sur la *question des sucres,* elle a soutenu avec raison que c'était là une vérité sur laquelle tout le monde est aujourd'hui d'accord. Elle pouvait aller plus loin et dire, sans crainte d'être contredite par *aucun homme versé dans l'histoire et dans les opérations du commerce maritime,* que les relations transatlantiques régulières, ou les exportations suivies dans les pays d'outre-mer sont *absolument impraticables, si elles ne sont protégées par des retours avantageux.* C'est par cette raison principale que toutes les nations maritimes et industrielles favorisent *efficacement* leur navigation commerciale et l'entourent de leur plus vive sollicitude En outre, un pays comme le nôtre dont la situation lui permet de prendre une part au transit et à la réexportation vers les pays limitrophes, ajoute aux besoins de son propre marché la ressource des marchés voisins. Plus *son commerce maritime importe de denrées coloniales, soit pour la consommation intérieure, soit en transit, plus il possède d'éléments d'échanger les produits du pays contre les produits transatlantiques; plus il importe, plus il exporte.* Cette position est renversée si notre commerce maritime n'est *efficacement* protégé contre le même commerce de l'étranger. »

Ici, je dois le dire en même temps, je partage tout-à-fait l'opinion de l'honorable rapporteur de la Commission : le transit peut être établi, pour la Belgique, de manière qu'il devienne *le plus* en aide à la prospérité de l'industrie. J'aime à citer ce passage, parce qu'il prouve que tout ce qu'outre le système de commerce nous puissions faire en faveur de cette partie de notre commerce (le transit), soit en améliorant nos voies de communication, soit de toute autre manière, ne doit pas être considéré sous le point de vue du commerce de commission anversoise seulement.

De plus simples développements se trouvent dans mes écrits sur la matière, qui ont été distribuées aux membres des deux Chambres, en 1834, 1838, 1840 et 1842.

Je le répète, je suis d'accord avec la Commission d'enquête, avec la chambre de commerce d'Anvers, ainsi qu'avec le comité commercial et industriel de la province d'Anvers, que ce qui encourage le plus efficacement l'exportation de nos produits, c'est la certitude de retours avantageux ou sur lesquels on n'est pas dans la presque certitude de perdre; mais, d'après ce que nous avons dit plus haut, j'aime à croire que nous serons également d'accord sur ce principe que la cargaison importée sous pavillon *étranger au pays de production,* ne

saurait figurer dans la catégorie des arrivages *par navires étrangers* qui profitent le plus au pays et qui seraient les plus favorisés par nos tarifs douaniers.

Je suis encore d'accord avec deux de ces chambres de commerce aux avis desquelles le Gouvernement a toujours attaché une grande importance, sur ce que les arrivages par rivières et canaux et par terre ne peuvent, pas toujours, être envisagés comme ceux qui offrent le moins de bénéfice au bien-être général

Un troisième point, sur lequel la Commission d'enquête n'a pas fixé toute l'attention que nous attendions d'elle, c'est qu'il est tout aussi important de rendre nos relations avec les marchés d'*Europe* le plus directes possible que d'établir des relations directes avec les pays *transatlantiques*. Je pense qu'il faut, dans l'un et dans l'autre cas, adopter les mêmes moyens d'encouragement, c'est-à-dire les mêmes bases de différence de droits, dans le sens que je les ai fait figurer au tableau que je joins ci-après. Mais ce dont je suis le plus convaincu, c'est que les mille et un inconvénients qui résulteraient de l'extrême variabilité des chiffres du tarif de la commission et de ceux qui ont été établis d'après les mêmes principes, seraient évités dans le système du tableau dont je viens de parler et qui consiste à maintenir pour chaque article un chiffre de droit qui ne varie que d'une manière uniforme, suivant l'invariabilité des cinq à six circonstances que nous allons signaler. Pour ne dire qu'un mot de ces inconvénients, je ferai observer que chacun des trois ou quatre chiffres différents que la Commission propose pour chaque article du tarif et qui varient de principe, pour je ne sais quel motif, donnerait lieu à une discussion séparée dans laquelle se trouveraient en présence toutes les industries qui croiraient que leurs intérêts sont en jeu.

Par toutes ces considérations, j'ai cru devoir soumettre aux méditations de nos Chambres législatives et du Gouvernement un mode d'application du système des droits différentiels essentiellement différent de celui qui est proposé par la Commission d'enquête, laquelle d'ailleurs n'a aussi formulé son système que comme une opinion soumise aux juges compétents.

Pour débarrasser autant que possible la question qui nous occupe de tout ce qui est susceptible de la compliquer, je propose *comme base de l'impôt à adopter,* sauf quelques rares exceptions, *les droits de douane tels qu'ils se trouvent fixés dans nos tarifs.* La question de savoir si ces tarifs ont besoin d'être modifiés en ce qui concerne les tabacs, les riz, les bois sciés, les sucres, les cafés, les tapis et autres manufactures de laine, me paraît devoir beaucoup mieux trouver sa place après les fixations des principes sur lesquels un impôt douanier repose, après que l'on connaîtra les effets que le changement du chiffre d'impôt doit produire. J'ai même la conviction, que ce n'est qu'alors qu'elle se dessinera très distinctement. Pour ne citer qu'un exemple, la question sur la répression de la fraude ne repose-t-elle pas avant tout sur le degré de bon marché auquel l'article à surveiller s'offrira dans nos marchés plutôt que dans ceux au-delà de la frontière?

Ce n'est pas par un tarif qui modifie d'une manière différente et sans base fixe, le taux de chacun des principaux articles méconnaissant le principe sur lequel il est établi, que nous voulons proposer l'examen du système des droits différentiels.

C'est d'une manière, à mes yeux beaucoup plus simple, que, dans l'intérêt de

la prompte solution de la plus grave et de la plus urgente de toutes les questions qui intéressent la Belgique, je propose l'application de ce système, qui doit jeter le plus de lumière sur toutes celles qui concernent directement ou indirectement l'industrie, le commerce et l'agriculture ; mais avant tout les traités.

Voici cette application :

Léopold, Roi des Belges, etc.

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

ARTICLE PREMIER.

Les droits de douane, tels qu'ils sont et seront établis plus tard, se percevront de la manière ci-après spécifiée :

	Par navires belges ou par ceux des États de l'Amérique du Sud (1).	Par navire des pays de production où le pavillon belge est reçu sur le pied des *navires de ce pays* (2)	Par navire des pays de production où le pavillon belge *n'est reçu que sur le pied de ceux des nations étrangères les plus favorisées*	Par tout autre navire étranger
Dans le cas d'importation en *droite ligne*, sans rompre cargaison du pays de production.	Sous la réduction de 25 p. °/₀ des droits actuels.	Sous la même réduction de 25 p. °/₀.	Sans réduction.	Avec 25 centimes additionnels.
Dans le cas de pareille importation de ports de mer de tous les pays indépendants au-delà du Cap de Bonne-Espérance.	Sous la même réduction de 25 p. °/₀.	Sans réduction.	Avec 25 centimes additionnels.	Avec 30 centimes additionnels.
Dans le cas de pareille importation d'entrepôts hors d'Europe.	Sans réduction.	Avec 25 centimes additionnels.	Avec 30 centimes additionnels.	Avec 40 centimes additionnels.
Dans le cas d'importation d'entrepôts d'Europe ou par canaux et rivières.	Avec 20 centimes additionnels.	Avec 20 centimes additionnels.	Avec 30 centimes additionnels.	Avec 50 centimes additionnels.
Dans le cas d'importation par terre.	Arrivant par la frontière la plus directe du lieu de production avec 25 centimes additionnels.			
	De toute autre manière avec 30 centimes additionnels.			

(1) Il est essentiel au commerce et à la navigation belge d'adopter, à l'égard des États de l'Amérique du Sud et des pays comme la Chine, par exemple, les mesures douanières les plus larges possible, parce que ces pays ne possèdent pas, ou possèdent peu de navires propres à venir en Belgique, et que sous ces rapports ils offrent au commerce et à l'industrie

ART. 2.

Le navire qui, après déchargement de sa cargaison ou au premier départ, voudra prendre charge dans l'un ou l'autre port du royaume, pour l'un ou l'autre port de mer tropical, au fret de 20 à 30 fr. par tonneau de mer, suivant la nature de la marchandise (à spécifier par l'administration des douanes) et attendre cette charge ou la majeure partie de cette cargaison, pendant l'espace d'au moins un mois après que le navire aura été reconnu et affiché, prêt et en état de prendre charge avec toute la sécurité voulue, jouira en outre d'une réduction de 5 p. % des droits d'entrée auxquels sa dernière importation aura donné lieu pour le premier 50, 4 p. % pour le premier cent et 2 ½ p. % de plus pour chaque autre cent tonneaux qu'il aura reçu à bord *en marchandises du pays*. L'armateur ou capitaine de navire qui voudra se charger d'une cargaison toute entière de pareilles marchandises, jouira du même avantage. Ces marchandises, relativement à leur valeur, ne seraient pas plus encombrantes que la houille, les briques et les tuiles, articles qui ne seraient d'ailleurs admis que comme servant de lest, susceptible de cette réduction; savoir : le premier, que pour la moitié de la cargaison et les deux autres, que pour un tiers. Cette bonification ne sera pas accordée ou payée avant que le navire ne soit prêt à mettre à la voile, ou au retour du navire.

ART. 3.

La présente loi sera mise à exécution le jour après sa promulgation.

Je me permettrai de faire suivre ce projet de quelques observations.

On le voit, *le système des droits différentiels* n'est, par lui-même, pas plus fiscal qu'il n'est prohibitif, quoiqu'on ait bien souvent voulu le présenter ainsi.

Il n'est pas fiscal, parce qu'il peut s'établir tout aussi bien *au-dessous* qu'*au-dessus* du taux des tarifs actuels. Il peut l'être sous les droits les plus bas possible. Il n'est non plus exclusivement protecteur de la marine nationale; il est, au contraire, favorable à toutes les nations, parce qu'*à quelques exceptions près,* il accorde à leurs opérations maritimes, les mêmes faveurs qu'aux nôtres, pour autant qu'elles tendent à nouer un commerce réciproquement *direct* et, par conséquent, mutuellement avantageux. Il est donc favorable à toutes les nations qui n'ont pas eu horreur de vendre et d'acheter de première main. Nous disons à *quelques exceptions près,* parce qu'il n'est pas utile d'adopter la réciprocité *absolue* avec des nations qui *construisent, arment, et naviguent à*

---

belge plus d'avantages qu'aucun autre marché colonial; ils en offrent tout autant, sinon plus, qu'une colonie dépendante n'en offre à la puissance qui domine cette colonie par la force. Il faut surtout remarquer qu'il est indispensable que, pour les parages de l'Amérique du Sud, le navire européen se charge de produits pour plus d'un port de mer à la fois, et puisse à son tour y naviguer en caboteur d'un port de mer ou d'un État à l'autre.

(2) Le pavillon de la mère-patrie d'une colonie tropicale est considéré en arrivant directement avec les produits de cette colonie, comme pavillon du pays de production.

beaucoup meilleur compte que nous. Dans ce cas la véritable réciprocité n'existerait que dans les mots.

Dans le tableau ci-dessus on remarque trois différentes catégories de nations qui, sous le rapport des opérations, offrent toutes l'une plus ou moins d'avantages commerciaux que l'autre. La première de ces catégories comprend les nations qui n'imposent pas plus de droits au navire belge et à sa cargaison, qu'à leur propre navire et à leurs cargaisons; la deuxième catégorie comprend les nations qui traitent notre pavillon, non pas comme le leur, mais *au moins* comme celui des nations les plus favorisées; la troisième comprend les nations qui reçoivent le pavillon belge moins favorablement que celui des nations les plus favorisées.

La Commission d'enquête paraît tout-à-fait indifférente à ces trois distinctions de navires étrangers, destinations, à nos yeux, si importantes.

Quant aux arrivages d'expéditions hors d'Europe, le tableau ci-dessus établit encore trois catégories d'importations. La Commission, au contraire, comprend en une seule catégorie les arrivages de tous ces pays, et dans ce cas elle frappe exceptionnellement même l'arrivage des pays de production et sous pavillon de ces pays, alors que nous y sommes reçus sur le pied du pavillon national. La Commission semble ne pas tenir compte de la manière dont nous sommes reçus à l'étranger. Le plus avantageux ou le moins avantageux possible, cela lui paraît absolument la même chose dans son système d'application.

Le tableau que je viens de présenter reconnaît aussi qu'un arrivage direct par terre vaut mieux qu'un arrivage indirect par cette voie.

J'ose espérer qu'après mûre réflexion, la Commission se ralliera aux bases de ce tableau. S'il en est autrement, la législature pèsera d'autant plus scrupuleusement le mérite de l'un et de l'autre projet d'application du système des droits différentiels, projets qui, dans les points les plus essentiels, sont diamétralement opposés. J'en ai la confiance, elle ne se prononcera qu'après un examen approfondi de la question de savoir quel est celui de ces deux projets qui est le plus conforme à ce qu'exige la position actuelle du pays.

Il me semble utile de faire ici cette remarque : d'après mon projet, le fabricant belge peut continuer, dans des cas extraordinaires, à s'approvisionner même par les *entrepôts d'Europe,* au tarif actuel avec 20 centimes additionnels, ce qui ne monterait pour les cotons écrus qu'à 34 centimes par *cent kilog.*, et pour les sucres bruts qu'à fr. 3-40 pour le même poids à payer de plus. Il saura le faire non-seulement par les navires belges, mais aussi par ceux de la meilleure partie des nations européennes, qui voudront se placer dans la catégorie de la colonne n° 2 du tableau, et la plupart de ces nations ne tarderont pas à accepter une position dans laquelle leurs navires seront dans presque toutes les circonstances traités comme les nôtres.

Le fabricant belge serait d'autant plus avantagé par ce système, que dans les importations directes qui deviendraient les plus fréquentes, il rencontrerait encore une fois non-seulement par navires belges, mais aussi par ceux du plus grand nombre des pays étrangers, d'abord la matière première à un prix moins élevé, ensuite des moyens de débouchés avantageux sur presque tous les marchés du globe.

Mon système apaiserait donc les justes alarmes de plus d'une Chambre de commerce, et entr'autres de celle de Liége, ce système devant amener l'établis-

sement de relations régulières par l'entremise de nos négociants armateurs avec tous les pays du monde, où des factoreries et des agents belges, sûrs de pouvoir concourir avec tous les producteurs, s'établiraient de leur propre mouvement et sans les secours financiers de l'État.

L'industrie en général trouvera dans ce projet le moyen d'arriver à la conclusion de ces traités de commerce, non-seulement avec les pays transatlantiques, mais avec ceux d'Europe, qu'en l'absence d'un système semblable à celui que je propose, de même qu'avec celui de la Commission, aucune négociation diplomatique ne peut nous faire obtenir. Les provinces qui bordent la Meuse y trouveront surtout, quant à la prospérité de la navigation et du commerce de cette rivière, plus de garanties *qu'aucun traité* avec les pays voisins ne saurait leur procurer. Nous sommes convaincu que si ce tableau pouvait être examiné en même temps que le traité avec la Hollande, il ne manquerait pas de nous faire voir que les moyens d'obtenir des traités plus favorables que ceux en discussion, sont entre nos mains.

Il est évident que toutes les nations commerciales qui attachent la moindre importance à ce que leurs produits s'écoulent dans nos importants marchés de consommation, et qui se trouvent vis-à-vis de notre système douanier placées dans les colonnes s'empresseront de nous faire les concessions les plus larges, pour se placer sous les conditions de la seconde de ces colonnes.

Tous, j'ose le croire, verront dans ce tableau non-seulement la base du vrai système de commerce et de navigation, mais surtout celle sur laquelle toutes négociations comme toutes *conclusions de traités* internationaux doivent s'établir. Ce seraient des traités existants de fait avec toutes les nations qui attachent quelque importance à une position comme la nôtre.

Cette question mérite donc d'être discutée préalablement à toutes celles qui touchent aux intérêts commerciaux et financiers du pays.

Agréez, Messieurs, l'assurance de ma haute considération.

Bruxelles, 31 décembre 1842.

J.-P. CASSIERS, *sénateur.*

Anvers, le 13 mai 1843.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS

A M. le Ministre de l'Intérieur.

Monsieur le Ministre,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 28 décembre dernier (direction du commerce et de l'industrie, n° 5699), vous nous invitez à revoir notre rapport du 6 août dernier, sur les propositions de la Commission d'enquête parlementaire concurremment avec les différents avis qui ont été exprimés sur le même sujet, afin de mieux apprécier par ce rapprochement les modifications dont notre travail pourrait nous paraître susceptible. Vous recommandez de plus à notre examen spécial, par votre susdite dépêche, et par celles des 31 décembre, 21 février et 5 avril (cotées comme dessus), plusieurs points importants concernant l'application des droits différentiels au système douanier de la Belgique, et vous nous communiquez une correspondance officieuse entre votre Département et la Chambre de commerce de Liége, qui ne fait pas partie des documents imprimés.

Nous commencerons, Monsieur le Ministre, par traiter avec quelqu'étendue les questions spéciales que vous avez bien voulu nous transmettre; nous passerons ensuite en revue les diverses opinions émises par les Chambres de commerce du pays, et nous terminerons ce travail par un tableau indiquant les modifications et dispositions supplémentaires qu'après mûr examen, nous croyons pouvoir proposer au rapport primitif de notre Chambre.

Première Partie.

Réponses aux questions soumises par M. le Ministre.

PREMIÈRE QUESTION.

Dans les chiffres adoptés par notre Chambre de commerce, comme point de départ, pour la fixation des droits différentiels, avons-nous ménagé au trésor toutes les ressources auxquelles il peut rigoureusement prétendre sans nuire à nos relations commerciales; plus spécialement en ce qui concerne le café, *le* tabac *et le* riz, *articles sur lesquels le Gouvernement a proposé des majorations de droit, dont celle sur le café a déjà reçu la sanction législative?*

L'enquête ayant été instituée dans un but exclusivement commercial et

industriel, notre Chambre a cru que, sous le rapport fiscal, il suffisait d'empêcher que la réforme du système n'occasionnât un déficit au trésor ; dans cette vue elle a combiné les chiffres de son tarif de manière à maintenir les recettes de l'État dans le *statu quo*, en laissant néanmoins une certaine marge pour pouvoir garantir qu'en somme il y aurait plutôt accroissement que diminution. Elle s'est expliquée clairement à ce sujet dans son rapport du 6 août (pag. 227 de *l'Appendice aux doouments de l'Enquête*).

Mais comme depuis lors il est résulté de la discussion des budgets que pour faire équilibrer les recettes de l'État avec les dépenses, de nouvelles ressources étaient indispensables, nous avons dû reviser sous ce rapport le tarif proposé par notre Chambre, et nous y avons rencontré en effet différents articles sur lesquels une majoration de droit ne serait pas incompatible avec le développement de notre commerce et de notre industrie. Nous les indiquerons dans la dernière partie de ce rapport.

Nous ne pouvons néanmoins nous empêcher d'observer que la nouvelle loi sur les sucres vient d'augmenter considérablement les charges dont était déjà grevé le commerce, et qu'il serait beaucoup plus juste, au lieu de faire peser principalement les majorations d'impôt sur des articles qui alimentent le commerce maritime, d'y faire contribuer, dans une proportion équivalente, les autres branches du revenu national.

Nous aimons donc à espérer, Monsieur le Ministre, que les augmentations indiquées ci-après, en même temps qu'elles contribueront à introduire dans nos lois douanières, cette stabilité dont vous appréciez si justement la nécessité, engageront le Gouvernement et les Chambres à ne point donner suite aux nouvelles majorations projetées sur les tabacs, les bois et autres denrées ; majorations dont les résultats seraient funestes au commerce et à la prospérité générale du pays.

A. En ce qui concerne *les cafés*, nous regrettons que les besoins du trésor aient déterminé la législature à porter le droit à fr. 10. Cette augmentation sera nuisible au commerce, parce qu'elle encouragera l'infiltration frauduleuse de la Hollande, et rendra d'autant plus difficile notre propre débouché dans les provinces limitrophes de la France et de la Prusse. On peut donc prédire qu'elle ne réalisera point l'accroissement de recette qu'on en espère. Mais n'attendant, quant à présent, aucun fruit des démarches qui pourraient être faites pour obtenir la révocation de cette mesure, nous sommes provisoirement obligés de nous y rallier, et de mettre notre système différentiel en harmonie avec ce nouveau chiffre. Nous avons donc admis le droit de fr. 10 par 100 kilog. pour les importations directes sous pavillon étranger ; la légère diminution sur les arrivages directs par navires belges (fr. 8-50 au lieu de fr. 9 qu'ils paient aujourd'hui), étant amplement compensée par une augmentation beaucoup plus forte (fr. 12-60 et fr. 14 au lieu de fr. 9 et fr. 10) pour les importations des entrepôts d'Europe.

B. Pour les *tabacs*, nous croyons, Monsieur le Ministre, pouvoir nous référer à notre requête à la Chambre des Représentants, en date du 22 décembre dernier, et dont nous avons eu l'honneur de vous adresser un double le 23 du même mois. Votre dépêche du 11 janvier (3e division, n° 5713) témoigne toute

la sollicitude que vous n'avez cessé de vouer à cette branche déjà si intéressante du commerce maritime et de l'industrie nationale, et nous donne l'espoir que vous consentirez à retirer un projet qui lui porterait une atteinte si funeste.

C. La proposition du Gouvernement relative au *riz*, est complexe; elle a pour objet, d'abord de procurer au trésor un accroissement de recette, et ensuite de favoriser l'établissement en Belgique de moulins à monder le riz. C'est pour atteindre ce double but que le droit sur le riz non pelé serait réduit à fr. 3 et celui sur le riz pelé porté à fr. 11 les 100 kilog.; ce qui, d'après les prévisions du Gouvernement, rapporterait en moyenne fr. 7, tandis que le chiffre actuel n'est que fr. 5.

Il y avait avant 1830, en Belgique, deux établissements pour la préparation du riz, l'un à Merxem, près d'Anvers, l'autre à Malines. Les importations de riz non pelé que nous recevions de Java s'étant dirigées exclusivement sur la Hollande après la révolution, ces établissements ont dû stater faute d'aliment.

La proposition du Gouvernement ayant pour objet de rendre au pays une industrie intéressante, nous nous empressons de nous y rallier en principe, sans pourtant tomber d'accord avec lui sur les chiffres qu'il propose. En effet, le droit de fr. 11 sur les riz pelés à l'étranger viendrait infailliblement peser sur toute notre consommation; le manque de concurrence devant, au moins pendant quelques années, permettre aux établissements belges de maintenir le prix du riz pelé en Belgique, au niveau de celui du riz importé tout préparé de l'étranger au grand droit. On s'exposerait de cette manière à grever d'une surtaxe beaucoup trop élevée, une denrée qui entre pour une certaine part dans la nourriture des classes moyennes, tandis que l'expérience des dernières années a suffisamment démontré que les céréales, les pommes de terre, et en général les substances alimentaires de première nécessité ne peuvent plus descendre à ces prix modiques auxquels on se les procurait autrefois.

Ce sont les mêmes motifs qui ont engagé notre Chambre à proposer des droits réduits pour les riz des Grandes-Indes, dont les prix sont plus à la portée des classes pauvres que ceux des riz de toute autre provenance.

Tout en désirant éviter de créer un monopole, nous avons néanmoins établi une différence assez grande entre les droits sur les riz pelés et non pelés pour mettre les industriels qui voudront s'occuper de la préparation du riz en Belgique, à même de soutenir avantageusement toute concurrence.

Les limites étroites du marché intérieur paraissent s'opposer, il est vrai, à ce qu'ils puissent rivaliser avec ceux de l'étranger; mais leur position s'améliorera si, comme nous avons tout lieu de l'espérer, une partie du transit vers l'Allemagne reprend la voie de la Belgique. — Alors, grâces aux progrès que le privilège dont ils jouiront sur notre marché de consommation leur aura permis d'introduire dans leurs procédés, ils pourront exploiter le débouché des provinces rhénanes, où la consommation du riz est très considérable.

En Angleterre le riz pelé et mondé est tarifé à 6 sh. par cwt, ce qui fait par 100 kil.	P. B. f.	7 20
Le riz non pelé à 7 sh. par quarter, soit, en prenant le quarter à 230 kil. par 100 kil.		1 70
Différence par 100 kil.	P. B. f.	5 50

DEUXIÈME QUESTION.

Ne serait-ce pas nous priver d'une partie des avantages que l'on peut se promettre d'un système de droits différentiels modérés, qu'étendre le bénéfice d'importation directe aux cargaisons de navires qui auraient relâché à Cowes ou autre port intermédiaire ?

Le mouillage d'un navire dans un port de la Manche, sans déchargement ni transbordement, n'a point été considéré jusqu'ici comme étant, par lui-même, un motif suffisant pour ne point considérer la cargaison qu'il nous amène, comme importation directe. En effet, que la marchandise expédiée d'un pays transatlantique reçoive sa destination définitive dans le port de départ ou bien sur les rades de Cowes, Falmouth ou autre endroit de relâche, dans ces deux cas, elle arrive à destination sans avoir passé par un marché intermédiaire ; on a donc pensé qu'il eût été injuste de la grever de droits plus élevés à raison de cette escale.

Cette opinion, nous l'avons déjà manifestée dans notre rapport du 6 août dernier, et nous croyons devoir y persister d'autant plus qu'elle est conforme au système suivi en pareil cas par la grande majorité des nations commerçantes. Il est d'ailleurs trop aisé d'éluder une restriction de ce genre pour qu'elle soit jamais efficace. La France, par exemple, dont le système douanier ne se distingue certes pas par sa libéralité, admet comme importé *en droiture* des États-Unis, les cargaisons de coton qui ont fait escale sur les côtes de l'Angleterre ou de l'Irlande, pourvu cependant qu'on ait pris au port de chargement la précaution de munir les navires d'expéditions pour la France; l'escale étant alors envisagée comme une simple relâche. — Ces expéditions prises pour France, n'empêchent pas les cargaisons d'être dirigées du port de relâche sur celui des marchés de l'Europe qui offre le plus d'avantages pour leur réalisation.

La plupart des expéditions faites des colonies constituent des retours pour le produit des marchandises qui y ont été envoyées d'Europe, et ne sont à proprement parler, que des opérations de change, offrant peu de chances de bénéfice et occasionnant souvent des pertes à cause des fluctuations qu'éprouve la valeur de ces denrées sur les marchés de l'Europe.

Ces opérations offrent par conséquent peu d'attrait au spéculateur belge, dont les exportations vers les pays d'outre-mer sont trop peu considérables pour lui permettre d'y réaliser des bénéfices analogues à ceux que les Anglais, les Allemands ou les Français ont pu y faire sur leurs expéditions. Il se trouve donc placé vis-à-vis d'eux dans une position désavantageuse, et s'il voulait leur faire concurrence sur les marchés transatlantiques en achetant lui-même tous les produits nécessaires à notre consommation, il résulterait de cette concurrence, ou bien une hausse dans les prix de ces denrées ou bien une hausse sur le change, puisque, n'ayant pas de retours à opérer, il devrait, à moins d'avoir à envoyer des espèces, chose qui n'est pas toujours praticable, faire traite sur l'Europe pour se procurer les fonds nécessaires à ses achats. — La valeur vénale de son opération se trouverait ainsi renchérie et ne lui permettrait pas de

fournir les mêmes objets à la Belgique à des prix aussi modérés que ceux qui les reçoivent seulement à titre de remises.

Ce serait se faire une étrange illusion que de croire qu'en imposant à notre consommation l'obligation de se pourvoir directement dans les lieux de production, on parviendrait à étendre dans ces mêmes lieux le débouché des produits de notre sol et de notre industrie ; et à organiser en Belgique, avec la seule ressource de notre propre commerce, des rapports directs avec les colonies sur une échelle assez vaste pour que ces rapports puissent suffire à l'approvisionnement de toutes les denrées exotiques nécessaires à notre consommation.

En effet, nos exportations vers les pays transatlantiques, quels que soient les progrès auxquels l'industrie nationale puisse atteindre, seront, bien longtemps encore, hors de toute proportion avec les approvisionnements que nous devons retirer de ces contrées. — On peut estimer à près de 100,000 tonneaux la consommation de notre pays en marchandises coloniales de toute espèce, dont le transport exige annuellement le service de 500 navires de 200 tonneaux. — Où en serait notre marché si, avec des exportations aussi réduites que le sont les nôtres vers les pays transatlantiques, et consistant d'ailleurs pour la plupart en articles de plus de valeur que d'encombrement, nos arrivages devaient se limiter aux retours de notre propre commerce?

Vouloir, avec des éléments d'échanges si bornés, accorder exclusivement la faveur de provenance directe aux cargaisons qu'on a lieu de supposer être des retours de nos propres exportations, serait faire hausser les prix des matières premières et des objets de consommation, augmenter le coût de la main-d'œuvre et de la fabrication indigènes, et nuire encore davantage à nos moyens de concurrence sur les marchés lointains, au lieu de les favoriser.

Il existe des contrées vers lesquelles les éléments d'exportations nous manquent complètement, et d'où cependant nous devons retirer une partie des approvisionnements nécessaires à notre consommation. — Ainsi deux navires belges font régulièrement la navigation de St-Domingue, où leur armateur a depuis nombre d'années son propre établissement ; néanmoins, faute de produits appropriés à la consommation de cette république, ces deux navires s'y rendent généralement sur lest, et en rapportent en cafés et autres denrées les retours de marchandises qui y ont été expédiées de l'Angleterre et de l'Allemagne. Que gagnerait le pays à interdire la relâche dans un port de la Manche aux navires étrangers qui font la même opération et nous fournissent les cafés, cotons et autres productions de St-Domingue, à bien meilleur compte que nous ne pourrions acheter ailleurs des produits similaires?

On nous objectera peut-être que les cargaisons arrivant à ordre sur les côtes d'Angleterre ou tout autre point de relâche, ne sont pas toujours consignées sur le marché de consommation par les expéditeurs primitifs ; mais sont quelquefois vendues sous voile et ayant ainsi changé de propriétaires pendant la relâche, devraient être considérées comme provenances des entrepôts d'Europe. — Cette objection ainsi présentée ne laisse pas que d'avoir son côté spécieux ; mais, répondrons-nous, faut-il pour éviter un inconvénient secondaire, nous priver d'emblée d'une source féconde d'affaires lucratives tant pour le négociant que pour le consommateur belge, que nous ferons ainsi diriger forcément

sur les marchés voisins? Car ce serait grandement s'abuser que de croire que les charges imposées aux navires qui auraient relâché dans la Manche, engageraient les maisons anglaises, par exemple, à consigner directement en Belgique, une partie de leurs retours; ces maisons ne voudront point, pour la chance éventuelle et précaire de vendre à notre consommation à des prix plus élevés, sacrifier l'avantage bien plus important de pouvoir choisir entre les marchés d'Angleterre, de France, de Hollande, des villes anséatiques, et de la Méditerranée, etc., etc.

L'intérêt de nos exportations ne permet d'ailleurs, sous aucun rapport, de mettre les cargaisons achetées sous voile sur la même ligne que les marchandises sortant des entrepôts d'Europe. En effet, les cafés, sucres, cotons, cuirs et autres produits transatlantiques importés, disons d'Angleterre, nous arrivent par navires de petit cabotage, destinés à retourner en Angleterre, où ils ne peuvent introduire de notre pays que des matières non fabriquées, tandis qu'une bonne partie des navires de long cours qui nous importent ces mêmes marchandises, qu'ils aient ou non relâché dans la Manche, se mettent de nouveau en charge en Belgique et contribuent ainsi à accroître nos moyens d'expéditions vers les différentes régions du globe.

Nous sommes sur le point de reconquérir une part importante du commerce de transit vers l'Allemagne : nos nouvelles conditions de navigation par les eaux intérieures, et l'achèvement prochain du chemin de fer vers la Prusse, nous le promettent; et déjà des expéditions majeures ont eu lieu de notre port vers le Rhin. — Or, si les cargaisons qu'on a dirigées sur Cowes pour recevoir des ordres sont repoussées par des droits différentiels de notre consommation, alors qu'en Hollande et dans les villes anséatiques elles sont admises aux mêmes avantages que s'il n'y avait pas eu d'escale, il est évident que la masse de ces expéditions préfèrera le marché qui leur offre, à des conditions également favorables, un débouché et pour la consommation et pour le transit, à celui où le transit doit être leur unique ressource.

Et, ce qu'il importe de ne jamais perdre de vue, Monsieur le Ministre, c'est qu'il est impossible, sans le concours du transit, de créer en Belgique un grand marché, un grand centre d'arrivages et de transactions. — Un pareil marché nous attirera nécessairement des relations directes et étendues avec les contrées lointaines, et facilitera nos débouchés d'une manière beaucoup plus efficace que toutes les mesures protectrices que la législation pourrait leur accorder. Témoin les villes de Hambourg et de Brême où aucune protection n'existe, et où cependant les industriels d'Allemagne trouvent continuellement des occasions avantageuses pour l'exportation de leurs produits.

Les droits différentiels par lesquels nous aurions repoussé les arrivages qui ont fait escale, n'auraient donc d'autre résultat que de priver nos fabricants et nos consommateurs des moyens de s'approvisionner des matières premières et des denrées alimentaires qui leur sont nécessaires, à des prix plus modérés que ceux auxquels le commerce belge, réduit à ses propres opérations, pourrait les leur fournir. — Les cargaisons flottantes ne pouvant plus venir opérer le nivellement de notre marché avec les marchés voisins, nous serions inévitablement exposés à voir se renchérir d'une manière permanente les denrées nécessaires à

notre consommation, ainsi que cela a déjà lieu pour les céréales ; — ce serait nous obliger à recourir d'autant plus fréquemment au trop plein des entrepôts d'Europe, que les marchandises importées de ces entrepôts par navires belges, seraient alors admises à des conditions plus favorables que celles importées directement, mais après escale dans la Manche, par navires étrangers. Ce serait enfin augmenter encore le tribut que notre consommation paie aux marchés d'Angleterre et de Hollande, contre la concurrence desquels les nôtres demandent à juste titre une protection.

Par tous ces motifs nous sommes d'avis, Monsieur le Ministre, que les cargaisons de navires qui ont relâché dans un port intermédiaire sans rompre charge, ne doivent point perdre par ce fait le bénéfice de l'importation directe. Agir autrement serait porter atteinte à la liberté du commerce belge lui-même dont on enchaînerait les opérations à la mère-patrie, et qu'on priverait ainsi des chances favorables que d'autres marchés pourraient éventuellement lui offrir.

TROISIÈME QUESTION.

A. *En admettant comme importation directe tous produits des Grandes-Indes venant d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance, ne conviendrait-il pas d'accorder la même faveur aux provenances des ports au-delà du Cap Horn ?*

B. *Tout en conservant comme règle générale l'assimilation parfaite du pavillon étranger au pavillon belge pour les importations par canaux et rivières, ne conviendrait-il pas de leur appliquer la disposition suivante :*

« *Les arrivages par canaux et rivières de pays où le pavillon belge serait* » *assujetti à des surtaxes ou droits différentiels de douane et de navigation,* » *pourront être frappés par le Gouvernement de surtaxes analogues. Les* » *mesures prises à cet effet seront soumises à l'approbation des Chambres,* » *immédiatement, si elles sont assemblées, et, dans le cas contraire, à leur plus* » *prochaine réunion.* »

A. Nous adhérons à la proposition en ce sens, que par application du principe que notre Chambre a adopté pour la navigation au-delà du Cap de Bonne-Espérance, les ports situés au-delà du Cap Horn, soient pareillement considérés comme voie naturelle d'écoulement pour tout le littoral de l'Océan Pacifique ; c'est-à-dire que, comme il suffit qu'un produit quelconque des Indes orientales ou de la Chine, arrive d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance pour jouir du bénéfice d'importation directe, de même ce bénéfice soit appliqué aux cuirs, laines, cacao et autres produits de la côte occidentale de l'Amérique du Sud, importés directement d'un port au-delà du Cap Horn. Mais étendre pour ces derniers ports la faveur de provenance directe aux produits des Grandes-Indes qui y auraient été entreposés, ce serait, à notre avis, une mesure inutile et dangereuse. *Inutile*, parce que ce n'est que très exceptionnellement, que ces marchandises pourront se trouver dans les ports de l'Océan Pacifique pour être réexpédiées en Europe ; *dangereuse*, parce qu'elle pourrait donner lieu à

de justes récriminations de la part des États-Unis, dont le commerce d'entrepôt ne serait pas admis en Belgique au même privilège que celui du Chili et du Pérou. Ne perdons pas de vue d'ailleurs que la position de ces contrées changera entièrement lorsque le commerce se sera frayé une voie par l'Isthme de Panama. Les faveurs que nous aurions accordées à leur commerce d'entrepôt deviendraient peut-être alors pour nous une source d'embarras.

B. Nous partageons votre avis, Monsieur le Ministre, en ce qui concerne les arrivages par canaux et rivières, et la réserve que vous proposez nous paraît utile et opportune.

QUATRIÈME QUESTION.

Pour les amandes *et autres articles analogues, ne conviendrait-il pas mieux substituer à la rédaction de notre Chambre, celle-ci :* de la Méditerranée ; *afin de n'être pas obligés d'admettre comme provenances directes les amandes importées du Havre ou de Dunkerque?*

L'expérience a prouvé que, nonobstant l'uniformité des droits, les amandes, huiles, savons, drogueries et autres marchandises du Midi de la France, ne nous arrivent que très exceptionnellement du Havre ou de Dunkerque. Il n'est pas présumable qu'il en soit autrement dans la suite.

Nous ne voyons donc pas de motif pour introduire, au préjudice de certains ports français, une exception au principe qui nous a fait admettre généralement comme provenances directes, les marchandises importées des pays de production, principe dont notre Chambre ne s'est écartée que pour quelques rares articles, dont l'origine aurait été trop difficile à constater. La rédaction *de la Méditerranée* aurait d'ailleurs l'inconvénient d'exclure aussi les ports du Portugal situés en deçà du détroit de Gibraltar.

CINQUIÈME QUESTION.

Ne pourrait-on pas admettre un droit différentiel plus marqué en faveur du pavillon national pour certains articles, particulièrement pour des produits allant directement en consommation? pour le café *par exemple, ne pourrait-on pas aller à fr.* 20 *par tonneau, au lieu de fr.* 15?

Il importe de ne pas perdre de vue que pour atteindre le but de l'enquête, qui a été d'encourager les exportations en développant nos relations avec les régions transatlantiques, il convient de combiner le tarif différentiel de manière à permettre au pavillon belge de soutenir avantageusement la concurrence des navires étrangers, mais nullement de lui donner le monopole de l'approvisionnement de notre marché. La différence en faveur de la navigation nationale doit donc être modérée non-seulement sur les matières premières, mais aussi sur les denrées de consommation. Ce principe est admis par M. De Foere lui-même (*voir* son rapport, page 143, 8°).

Nous avons toutefois reconnu en revoyant notre tarif du 6 août, que pour

que la protection qu'il accorde au pavillon national soit assez efficace, cette protection devrait être quelque peu majorée pour un petit nombre d'articles. Elle pourrait l'être d'ailleurs pour ces articles sans nuire à nos relations en général.

Nous en déduirons les motifs dans la dernière partie de ce rapport.

Mais pour ce qui concerne les *cafés,* l'examen impartial de la position de notre marine, nous a donné la conviction qu'avec une protection de fr. 15 par tonneau, nos armateurs seront en état, pour l'importation de cette denrée, de lutter avantageusement contre les pavillons rivaux. Nous ne pouvons donc donner notre approbation au chiffre de fr. 20, qui aurait pour résultat de restreindre, sans nécessité, les arrivages par navires étrangers.

SIXIÈME QUESTION.

(Lettre du 31 décembre). *Ne pourrait-on pas, dans l'application du système des droits différentiels, introduire, vis-à-vis des navires des pays de production, le système consacré* pour les droits de navigation, *par l'art. 294 de la loi générale du 26 août 1822? c'est-à-dire, que les importations directes sous pavillon du pays de production seraient traitées de plein droit comme celles sous pavillon belge, lorsqu'il y aurait réciprocité pour nos navires nationaux dans les ports de ces pays?*

Nous croyons que l'admission au chiffre le plus libéral du tarif, des marchandises importées directement sous pavillon des pays de production, et la faveur réciproque pour nos navires dans les ports de ces pays, doivent être consacrées par des traités de navigation, afin qu'un avantage si important soit, de part et d'autre, à l'abri de l'instabilité des lois commerciales. Or, en établissant cette condition de plein droit et d'une manière uniforme pour tous les pavillons, nous détruirions un des plus puissans mobiles qui doivent engager les nations étrangères à ouvrir des négociations avec la Belgique.

Une disposition générale de cette nature serait d'autant plus contraire à nos intérêts qu'en établissant cette assimilation réciproque avec les pavillons du Nord de l'Europe, nous ferions en réalité une concession dont nos navires ne profiteraient guère, tandis que les navires de ces États y trouveraient un avantage important; ce serait accorder gratuitement une faveur et renoncer d'avance aux compensations qu'un traité de commerce pourrait nous garantir.

La voie des négociations nous semble donc préférable, Monsieur le Ministre, pour atteindre le double but que vous vous proposez, savoir : de nous assurer le concours de la navigation des pays de production, et de prévenir des mesures de représailles contre la Belgique.

Nous ne pensons point d'ailleurs que cette assimilation de plein droit puisse permettre de favoriser davantage le pavillon national, *alors que par le concours assuré de celui du pays de production on aura une garantie de plus contre le renchérissement du fret.*

Cette garantie contre le renchérissement du fret est plus apparente que réelle. Du moment qu'on admet des droits différentiels élevés (et nous regar-

dons comme tels les chiffres de fr. 30 et 40 par tonneau proposés par des membres de la commission d'enquête), le monopole pour la navigation nationale est exactement le même avec ou sans la clause d'assimilation, moyennant réciprocité, des navires des pays de production.

En effet, cette assimilation ne profiterait qu'à un seul pavillon transatlantique, celui des États-Unis, auquel nous l'aurions tout de même concédée au moyen d'un traité. — Elle est inapplicable aux navires espagnols pour le commerce avec l'île de Cuba, aussi longtemps que notre pavillon n'y est point admis aux conditions d'une juste réciprocité. Et quant aux autres contrées de l'Amérique, des Antilles et des Indes, il est notoire qu'elles ne possèdent pas de marine nationale susceptible d'exploiter les relations avec l'Europe.

L'assimilation projetée aurait donc pour effet, indépendamment des inconvénients signalés plus haut, d'égarer l'opinion publique sur la véritable portée des droits différentiels. Il ne faut pas non plus perdre de vue que ce système d'assimilation a été préconisé maintes fois par les partisans d'une protection exagérée, afin de donner à leur tarif un simulacre de modération.

SEPTIÈME QUESTION.

(Lettre du 5 avril (n° 5699-5713). A. *Le droit que la Chambre a proposé pour le stockvisch, ne pourrait-il pas être quelque peu majoré : 1° dans l'intérêt de la pêche nationale, 2° dans l'intérêt du trésor et 3° dans l'intérêt des négociations éventuelles avec la Norwège ?*

B. *Ne conviendrait-il pas, pour favoriser les bateliers belges, d'établir un droit plus élevé sur les moules et les huîtres de pêche étrangère ?*

Nous ne croyons pas que le stockvisch soit susceptible d'une majoration de droits, étant principalement la nourriture de la classe peu aisée, et ne faisant pas, comme vous paraissez le croire, Monsieur le Ministre, une rude concurrence à la pêche du poisson frais, de l'aveu même des pêcheurs que nous avons consultés à ce sujet.

La classe riche ne consommant le stockvisch que dans une proportion minime et seulement pour varier ses goûts, une legère augmentation de droits sur ce poisson ne l'engagerait certes pas à renoncer à cette consommation pour la remplacer par du poisson frais ; et les classes moyennes ne faisant usage de ce dernier qu'en faible quantité, les charges élevées sur le stockvisch pèseraient de tout leur poids sur cette partie de la population sans rapporter un avantage réel à la pêche nationale.

La différence que nous avons admise pour l'introduction directe de ce poisson sec par navire national, sera utile pour stimuler les importations qui sont déjà assez majeures et se sont souvent, même sous le tarif actuel, effectuées par navire belge. Cette légère faveur accordée à notre marine ne pourra donc que développer cette branche et procurer ainsi un utile emploi à nos navires de faible tonnage. L'assimilation des navires hollandais aux navires belges pour la navigation fluviale, stipulée par la convention du 5 novembre 1842, ne pourra détruire cet avantage ; et cela d'autant moins que par suite des frais de tout

genre qui grèvent ce commerce en Hollande et des doubles frets et commissions, le stockvisch revient généralement à 2 florins par 100 kil. plus cher quand on le tire de Dordt, où ce commerce est pour ainsi dire concentré, que lorsqu'on le reçoit directement de Norwège. Nos débitants se sont quelquefois adressés à Dordt parcequ'ils y trouvaient plus de choix, mais ils ont toujours été obligés d'y payer ce poisson plus cher qu'en l'achetant en Belgique des négociants qui le reçoivent directement, et ont eu en outre à supporter le fret depuis Dordt et le factage à l'arrivée.

Quant à la ressource qu'une légère augmentation de droits pourrait procurer au trésor, nous ferons remarquer d'abord que ce poisson servant généralement à la nourriture de la classe moyenne, le faible avantage que le trésor pourrait retirer d'une telle augmentation, ne compenserait point l'inconvénient qu'elle aurait de faire renchérir un aliment utile et qui ne trouve pas de similaire dans le pays. — L'importation totale ne dépassant pas, année commune, 1,100,000 kil., il faudrait un droit élevé pour que la somme à en retirer pût être de quelqu'importance, et dans ce cas, cette ressource serait neutralisée en partie par une diminution dans la consommation.

Reste l'intérêt d'un traité de navigation à conclure avec la Norwège. — Nous avons, dans un rapport antérieur démontré qu'un pareil traité serait plutôt nuisible qu'utile à notre commerce, et nous croyons pouvoir nous référer aux considérations que nous y avons émises.

B. Nous n'ignorons pas les plaintes des bateliers de Willebroeck sur le préjudice que leur cause le traité de navigation avec la Hollande qui assimile les bateaux hollandais aux belges, et permet ainsi aux premiers d'importer directement des bancs hollandais les moules et les huîtres plus avantageusement qu'ils ne peuvent le faire eux-mêmes. — Mais nous ne voyons aucun remède qui puisse être adopté sans de graves inconvénients. Le détriment dont nos bateliers se plaignent, est réel, mais nous croyons que leurs réclamations doivent céder devant les avantages plus importants que la susdite convention procure au commerce en général.

Les propositions qui vous ont été soumises, Monsieur le Ministre, à l'effet d'augmenter les droits sur les moules et les huîtres de pêche étrangère, auraient, comme vous paraissez le reconnaître également, le grave inconvénient de faire renchérir considérablement le prix de ces coquillages qui sont la nourriture du pauvre. Les moules et les grandes huîtres se pêchent toutes sur les côtes de la Hollande et surtout en Zélande; nous n'en avons pour ainsi dire pas sur notre territoire fluvial, encore les moules qu'on y trouve sont-elles d'une qualité très inférieure et beaucoup plus petites; notre pêche dans l'Escaut occidental ne peut non plus suffire à nos besoins. On en a déposé quelquefois sur nos côtes qui venaient originairement de la Hollande, mais seulement pour en faire des dépôts. Nous sommes donc dans la nécessité, pour alimenter notre consommation, de recourir aux produits de la pêche hollandaise.

Quant aux huîtres anglaises, comme elles sont spécialement tarifées, nous ne pensons pas, Monsieur le Ministre, que vous ayez voulu en faire mention.

Nous ne pouvons donc que désapprouver généralement toute majoration de droits sur ces coquillages, quel que soit le mode d'après lequel on l'établisse.

HUITIÈME QUESTION.

(Lettre du 21 février). *Les concessions auxquelles la Belgique s'est obligée envers l'Espagne, par le traité du 25 octobre 1842, ne nous lient-elles pas les mains jusqu'à un certain point pour l'application du système différentiel aux articles repris dans cette convention?*

La Belgique s'est engagée par ce traité à faire jouir les vins d'Espagne des avantages qui ont été accordés à ceux de France par le traité du 16 juillet 1842, et à réduire des deux tiers les droits actuels sur les fruits de toute espèce et les huiles d'olive qui sont le produit de l'Espagne, importés directement par navires belges ou espagnols.

L'art. 3 du traité nous interdit d'admettre les vins, huiles d'olive ou fruits de toute autre nation à des conditions plus favorables que ceux d'Espagne, importés directement par l'un des deux pavillons ci-dessus.

L'art. 5 nous réserve la faculté d'accorder à d'autres puissances les avantages stipulés en faveur de l'Espagne; mais dans ce cas l'Espagne a le droit de résilier la convention.

Les questions qui peuvent être soulevées maintenant sont les suivantes :

A. Les faveurs accordées aux fruits et aux huiles d'Espagne, nous laissent-elles la faculté d'introduire un système différentiel sur ces denrées?

B. En cas d'augmentation du tarif, restons-nous dans les termes du traité en accordant à l'Espagne une réduction de $^2/_3$ sur les articles majorés?

C. Pouvons-nous réduire le tarif en faveur des provenances non espagnoles?

A. La réponse à la première question ne saurait être douteuse. Les bases de notre système commercial sont tout-à-fait étrangères au traité avec l'Espagne, seulement le régime que nous adopterons devra être soumis à une exception par rapport aux produits espagnols susmentionnés, et importés directement par les navires de l'un des deux pays; mais cela ne peut nous empêcher d'établir le système le plus en harmonie avec nos propres intérêts pour toutes les autres provenances. Ainsi, par exemple, il nous demeure libre de frapper de droits plus élevés les oranges de Séville importées par navires étrangers aux deux pays, que celles de Messine importées sous pavillon belge ou sicilien (en cas de traité d'assimilation avec la Sicile).

B. Les termes de l'art. 3, 2° et 3° garantissent formellement à l'Espagne une réduction de $^2/_3$ sur les droits *actuels;* nous sommes donc convenus d'un chiffre déterminé, qui ne peut être augmenté, sous aucun prétexte, quelle que soit la majoration que nous pourrions juger convenable d'établir pour les autres provenances.

C. L'art. 5 ne donne, il est vrai, à l'Espagne la faculté de résilier la convention, que pour le cas où nous aurions accordé à d'autres états *les avantages stipulés dans le traité,* c'est-à-dire, une réduction de $^2/_3$ sur les fruits et huiles d'olive. L'on pourrait donc soutenir qu'une diminution de tarif, soit générale, soit particulière à certaines provenances, qui ne descendrait point aux $^2/_3$, ne donnerait point ouverture à ce droit de résiliation. Mais une telle interprétation, quoique fondée sur le texte du contrat, paraîtrait déloyale.

Nous pensons donc que le montant actuel du tarif ne pourrait être diminué sans provoquer de justes réclamations de la part de l'Espagne.

Toutefois, nous sommes d'avis qu'en établissant un système de droits différentiels, le chiffre le plus bas, applicable aux provenances directes sous pavillon belge, pourrait descendre en dessous du tarif actuel, moyennant que le droit sur les autres catégories d'importation fût augmenté de manière à laisser, sur les provenances non comprises dans le traité, une moyenne de niveau avec le droit actuel. Ainsi, au lieu du chiffre en vigueur de 10 p. °/₀ sur les fruits verts, l'on peut, en toute justice, établir 8 p. °/₀ par navires nationaux et 12 ou 13 p. °/₀ par navires étrangers.

Mais dans tous les cas, pour rester dans les termes du traité avec l'Espagne, le droit d'entrée sous pavillon national doit être plus élevé que ne serait le chiffre actuel, déduction faite des $^2/_3$ concédés par le traité.

Deuxième Partie.

Analyse et examen raisonné des divers avis qui ont été exprimés concernant le système de droits différentiels proposé par la Commission d'enquête.

CHAMBRE DE COMMERCE D'OSTENDE.

Se prononce pour le projet, sans développer ses motifs.

CHAMBRE DE COMMERCE DE VERVIERS.

Contre le projet, par le motif que les majorations de droit sur les provenances des entrepôts d'Europe, seraient contraires aux intérêts de l'industrie nationale et des consommateurs. Cette opposition nous paraît fondée en présence du tarif de M. De Foere, qui, en effet, en grevant trop les importations sous pavillon étranger, et celles qui ne viennent pas des lieux de production, pourrait faire renchérir certaines matières premières et objets de consommation. Mais cet inconvénient ne peut résulter des chiffres modérés qu'a proposés la Chambre de commerce d'Anvers.

CHAMBRE DE COMMERCE D'YPRES.

Est favorable en principe aux droits différentiels, mais propose d'établir une catégorie spéciale pour les importations sous pavillon du pays de provenance, qui paieraient un droit intermédiaire entre le pavillon national et les autres pavillons étrangers.

Nous ne pouvons approuver cette nouvelle distinction. Nous sommes opposés en principe à toute augmentation de catégories, à moins que l'utilité n'en soit manifeste, car, plus le système des droits sera compliqué, plus l'action de la

douane sera difficile, et par cela même tracassière pour le commerce. Or, le droit intermédiaire pour les pavillons des pays de provenance, loin de nous être profitable, servirait à contrarier un des résultats auxquels nous devons atteindre, celui de conclure avec la plupart des puissances maritimes des traités d'assimilation parfaite pour la navigation directe de pays à pays. En effet, céder gratuitement des avantages aux navires qui nous apportent en droite ligne les produits de leur pays, c'est nous désarmer avant le combat, c'est nous ôter tout moyen de stipuler favorablement pour notre commerce en nous privant des seuls équivalents que nous avons à offrir en retour des concessions que nous pourrions réclamer.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUXELLES.

Est favorable au principe des droits différentiels, mais propose deux changements dans son application : le premier, d'assimiler les importations indirectes sous pavillon national aux importations directes par navires étrangers ; le second, d'étendre le système de droits différentiels en faveur du pavillon national, à la navigation par rivières et canaux.

A la première proposition, nous nous bornerons à poser cette question : En ne considérant que l'intérêt général du pays, c'est-à-dire, l'accroissement du marché national et de nos relations avec les contrées lointaines susceptibles de consommer les produits belges, est-il aussi avantageux de recevoir les marchandises coloniales de Londres, du Hâvre ou de Rotterdam par navire belge, que des lieux de production sous pavillon étranger ? Cette question ne pouvant être résolue que négativement, l'amendement de la Chambre de commerce de Bruxelles tombe de lui-même. Les importations des entrepôts d'Europe profitent à la vérité au cabotage belge et à certains intérêts locaux, mais ce serait méconnaître le but de l'enquête que de mettre sur la même ligne le petit cabotage et les relations transatlantiques.

La protection réclamée en faveur du batelage national nous paraît de même inadmissible. Les seuls pavillons étrangers qui se montrent dans nos eaux intérieures sont ceux de France et de Hollande. Or, il n'existe dans aucun de ces deux pays des droits différentiels sur les canaux et rivières : dès lors, l'établissement d'un pareil système de restrictions chez nous, ne pourrait manquer de provoquer des représailles à charge de nos bateaux dans les eaux de la France et de la Hollande, et de substituer ainsi un état d'hostilité commerciale à ces relations de bon voisinage que les trois pays ont un intérêt égal à conserver.

Ce serait d'ailleurs provoquer la Prusse, qui admet tous les pavillons à des conditions égales sur le Rhin et ses confluents, à créer de son côté un régime exceptionnel contre nous.

Nous devons encore relever deux points spéciaux dans le rapport de la Chambre de commerce de Bruxelles.

Elle fait remarquer (page 187), qu'il entre dans notre pays une certaine quantité de fontes anglaises pour être réexportées en France, après avoir payé chez nous les droits d'entrée et de sortie, le transit des fontes étant prohibé ; elle dit que nous devons conserver à notre pays les frais du passage de ces

fontes et à cet effet propose de ne laisser subsister le tarif actuel de fr. 2-12 par 100 kilog. que pour les navires nationaux, et de faire payer fr. 3-50 aux fontes importées sous pavillon étranger. Or, comme les navires belges feront presque toujours défaut dans les ports de Grangemouth et autres d'où nous arrivent les fontes anglaises, et vers lesquels nos ports ne peuvent leur offrir des frets de sortie, ce droit de fr. 3-50 pèserait en réalité sur l'importation totale des fontes anglaises. Il en résulterait que ces fontes arriveraient à meilleur marché à Lille, Valenciennes et autres centres de la consommation française, par Dunkerque que par la Belgique, et ainsi l'on aurait, sous prétexte de favoriser la marine nationale, sacrifié au profit d'un port français, un commerce intéressant pour nos ports de mer et pour la navigation intérieure en même temps que profitable au trésor.

Enfin la Chambre de commerce de Bruxelles propose de réserver exclusivement au pavillon national l'exportation des sucres raffinés. Ainsi, tandis que tout dans l'enquête converge vers un but culminant, celui d'encourager les exportations des produits de l'industrie nationale, on voudrait, par un monopole inouï, sacrifier une des branches les plus intéressantes de ces mêmes exportations aux intérêts privés de quelques armateurs ! Une pareille proposition nous paraît par trop contraire aux vrais principes d'une saine économie politique pour nécessiter une réfutation sérieuse.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUGES.

Adopte les principes de la Commission d'enquête ; les observations que son rapport contient se bornent à un petit nombre d'articles, et nous pensons que le rapport de la Chambre les a réfutées d'avance.

La seule proposition que nous croyions devoir relever dans ce rapport, c'est celle d'assimiler quant aux droits de douane, l'huile de foie aux huiles de baleine. Cette assimilation par laquelle la première, tarifée aujourd'hui à 53 centimes par hectolitre, serait frappée de fr. 12-30, porterait un préjudice grave aux corroieries et à d'autres branches de l'industrie nationale pour lesquelles l'huile de foie est une matière première indispensable.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HASSELT.

S'abstient.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CHARLEROY.

Contre, sans développer ses motifs.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MONS.

Se déclare pour le principe des droits différentiels ; mais 1° se plaint de ce que l'introduction de certains produits par terre soit trop imposée, ce qui rentre dans notre système ; puisque nous aussi, nous pensons qu'il n'y aurait pas de justice à tarifer plus haut les marchandises importées par terre et par rivière

que celles introduites des entrepôts d'Europe. 2° Elle réclame vivement contre le préjudice qu'on porterait aux exploitations houillières et aux hauts-fourneaux, en réduisant de 50 p. °/₀, comme le propose la Commission d'enquête, les droits sur l'importation par navires belges de toutes matières premières non spécialement tarifées Cette observation très fondée ne s'applique point à notre tarif, parce que nous proposons de laisser subsister le régime en vigueur sur tous ces articles.

CHAMBRE DE COMMERCE DE GAND.

Adopte entièrement le système de la Commission d'enquête, sauf une seule modification à l'article *sucres,* qu'elle voudrait imposer à fr. 1-00 les 100 kilog. venant des entrepôts d'Europe par navire belge, en laissant subsister le chiffre de fr. 1-70 pour l'importation directe sous pavillon étranger.

Nous devons combattre cette modification, parce qu'en sacrifiant les relations directes au profit du cabotage, elle serait en contradiction manifeste avec le principe de l'enquête.

C'est en vain que la Chambre de commerce de Gand voudrait poser en fait que nonobstant ce privilège de 70 centimes, les sucres importés d'un port d'Europe ne pourraient faire une concurrence dangereuse aux importations directes par navire étranger; cette assertion est démentie par le but même de sa proposition qui n'est autre que de maintenir la concurrence que ces importations des entrepôts européens livrent aujourd'hui au commerce direct. Pourquoi donc la Chambre de commerce de Gand a-t-elle cru devoir écarter cette concurrence par des droits différentiels sur toutes marchandises autres que le sucre?

Il est certain que cette faveur de 70 centimes accordée à l'importation directe jointe aux avantages d'un plus grand débouché dont jouissent certains marchés voisins, suffirait souvent pour faire diriger les retours étrangers sur l'Angleterre, la Hollande ou Hambourg, plutôt que sur les ports belges.

C'est d'ailleurs une exagération de représenter comme une charge onéreuse pour les raffineries le droit de fr. 3, qu'elles auront à payer, d'après notre tarif, sur les sucres que de temps en temps elles peuvent être dans le cas de tirer des entrepôts d'Europe : il serait, au contraire, profitable aux raffineurs de ne plus être obligés que rarement à se procurer la matière première par cette voie détournée ; mais de trouver constamment en Belgique même, un marché à bas prix et largement approvisionné de toutes espèces de sucres. — Or, le seul moyen d'attirer un pareil marché, c'est d'admettre les importations directes par tout pavillon, à des conditions plus favorables que celles des entrepôts d'Europe.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LOUVAIN.

Adopte le système de droits différentiels, mais veut l'étendre à la navigation fluviale, système que nous avons déjà réfuté, en rendant compte des opinions de la Chambre de commerce de Bruxelles.

CHAMBRES DE COMMERCE D'ALOST, DE TOURNAY ET DE ST-NICOLAS.

Pour les droits différentiels, sans développements.

CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAY.

Est d'avis que le tarif de M. De Foere est beaucoup trop libéral. Elle en propose un autre par lequel le droit différentiel en faveur du pavillon national s'élèverait, pour les principaux articles de consommation, de fr. 30 à fr. 50 par tonneau de mer de 1,000 kil.; elle demande fr. 60 par tonneau sur tous les articles non dénommés, et voudrait également protéger d'une différence de fr. 30 à fr. 50 par tonneau, le batelage national sur les canaux et rivières.

De pareilles exagérations n'ont pas besoin d'être réfutées. Nous croyons utile néanmoins, d'entrer dans quelques explications sur les motifs par lesquels la Chambre de commerce de Courtray cherche à les justifier.

Elle pose les deux questions suivantes :

1° Convient-il de transformer les négociants et les industriels en armateurs en détail, en leur procurant des navires à bas fret pour transporter leurs marchandises dans les colonies ?

2° Est-il plus utile de changer les armateurs en négociants, en leur accordant des droits différentiels élevés, afin de garantir à leurs navires une grande partie du fret, et les stimuler ainsi à établir des comptoirs dans les régions avec lesquelles ils voudront correspondre ?

A la première, elle répond négativement; parce qu'alors, dit-elle, les commettants belges seraient obligés de confier leurs pacotilles de toiles ou autres marchandises au capitaine ou au subrécargue du navire à bord duquel elles se trouvent, qui n'ont, pour en opérer la vente, que le temps que le bâtiment doit employer pour son déchargement et son rechargement; que dès-lors la vente devant se faire précipitamment, laissera presque toujours de la perte.

Elle résout affirmativement la seconde question, en alléguant que l'armateur, constitué en négociant par l'appât des droits différentiels, expédiera de grandes quantités de marchandises; que l'armateur peut retarder la vente de la cargaison de départ aux pays transatlantiques, parce qu'il jouit d'un crédit ouvert sur plusieurs places d'Europe, etc.

La Chambre de commerce de Courtray se fait illusion sur la marche que suit à cette époque le commerce d'exportation, tant à l'étranger que dans notre pays. En France et en Angleterre, les principales branches de l'industrie étant exercées par de grands établissements, ce sont en général les fabricants qui exportent et vendent pour leur propre compte dans les pays lointains. En Allemagne, où ces grands établissements sont plus rares, les exportations se font ordinairement au moyen d'avances faites par le commerce maritime, mais toujours, soit en participation, soit au risque exclusif des fabricants. C'est également de ces deux manières que les exportations s'opèrent en Belgique; les compagnies et le commerce particulier de nos ports de mer, sont toujours prêts à faire de fortes avances sur les fabricats à exporter, pourvu que leur qualité et leur

conditionnement soient conformes aux goûts et aux usages des pays de destination.

La Chambre de commerce de Courtray se fait également illusion sur les effets d'une protection trop exclusive accordée à la marine belge. Les toiles, ni aucun autre produit fabriqué, de certaine valeur, ne s'exporteront pas en plus grande quantité par suite des bénéfices que l'armateur pourra espérer faire sur les retours ; au contraire, il sera alors d'autant plus intéressé à partir sur lest ou avec des marchandises d'encombrement, pour profiter plus vite de la prime sur les retours, et ainsi gagner cette prime trois fois au lieu de deux fois dans l'année.

CHAMBRE DE COMMERCE DE NAMUR.

Pour le projet, sans développer de motifs.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ARLON.

Pour le projet, sauf les droits trop élevés à l'importation par terre, ce qui rentre dans le système de notre chambre.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LIÉGE.

La Chambre de commerce de Liége combat le projet. Elle entre dans de longs développements pour démontrer que le système prohibitif ne peut, en définitive, que nuire à l'extension du commerce et de l'industrie ; qu'il serait d'autant plus déraisonnable de nous engager dans un tel système que les nations les plus industrielles et les plus civilisées, la France, l'Angleterre et l'Allemagne tendent à abaisser les barrières qui entravent encore la liberté commerciale ; que la marine nationale peut, comme branche de l'industrie, jouir d'une certaine protection, mais que c'est se faire illusion que de croire qu'au moyen d'une semblable protection, on viendra en aide aux exportations de nos produits. Que l'avenir de nos exportations dépend du perfectionnement que les industriels sauront donner à leurs produits, et non de la nationalité des navires qui fréquenteront nos ports ; que la condition essentielle pour l'industrie, c'est d'avoir les matières premières à bas prix et de trouver des frets économiques à l'exportation ; que les droits différentiels seraient doublement désavantageux, d'abord parce que les droits élevés sur les provenances des entrepôts d'Europe feraient renchérir les matières premières, et qu'ensuite en écartant la concurrence des navires étrangers ils permettraient aux armateurs de majorer leurs frets ; qu'enfin ce système consacrerait une spoliation injuste de la Meuse au profit de l'Escaut.

Ce rapport de la Chambre de commerce de Liége étant spécialement dirigé contre le tarif de la commission d'enquête, M. le Ministre de l'Intérieur lui a demandé si elle ne donnerait pas son adhésion à un système plus modéré, tel que celui de la Chambre de commerce d'Anvers ?

Elle a répondu que, bien que moins mauvais dans son application, ce dernier système reposait sur les mêmes erreurs de principe que celui de M. De Foere ;

que les restrictions dont la Chambre de commerce d'Anvers a cru devoir l'entourer, sont une preuve de plus qu'il pèche par sa base; qu'il aurait d'ailleurs également pour effet de sacrifier les intérêts de la Meuse à ceux de l'Escaut.

Nous devons faire remarquer avant tout, que la Chambre de commerce de Liége, dans tout le cours de ses deux rapports, s'est attachée à prêter au système de droits différentiels un caractère *prohibitif,* à le représenter comme devant *exclure, anéantir* la concurrence des navires étrangers.

Or, comme toutes les opinions, celle de la Chambre de commerce de Courtray exceptée, sont d'accord qu'un régime qui devrait entraîner de tels résultats serait diamétralement opposé à notre prospérité commerciale, toutes ces récriminations sont sans objet, et ne portent que sur un état de choses imaginaire qui n'a pas été le but de la Commission d'enquête et moins encore celui de la Chambre de commerce d'Anvers.

On a fait, il est vrai, des tentatives dans certaines provinces pour entraîner les Chambres législatives dans une voie de quasi-prohibition : on a réclamé sur les fabricats étrangers des droits exclusifs appuyés de l'estampille, de la recherche à l'intérieur et d'entraves à la sortie des matières premières; c'est le même esprit qui s'est constamment opposé à l'affranchissement du transit; ces tentatives ont heureusement échoué devant une majorité intelligente et éclairée, qui a compris que les mesures prohibitives, loin d'aider au développement de l'industrie belge, et de la stimuler à faire des progrès, n'auraient d'autre effet que de l'arrêter dans son essor, de la rendre stationnaire à l'ombre d'un régime vexatoire qui lui assurerait sans partage comme sans lutte, le monopole du marché intérieur, au grand préjudice des consommateurs.

Mais entre ce système justement réprouvé et celui d'une liberté commerciale absolue, il est un milieu dont jusqu'à ce jour aucune nation civilisée n'a dévié; c'est celui d'une protection équitable, répartie sur les différentes branches de l'industrie nationale en proportion de l'importance et des besoins de chacune d'elles. Le bon sens des peuples a su apprécier à leur juste valeur les déclamations soulevées contre ce système par une école née en Angleterre, à une époque où l'Angleterre, voulant arrêter l'esprit industriel qui se réveillait partout, avait un intérêt vital à propager ses doctrines à l'étranger; et c'est sans aucun fondement que la Chambre de commerce de Liége cite les trois grandes nations qui nous avoisinent, comme disposées à sacrifier en faveur de ces déclamations vieillies la protection qu'elles ont jusqu'à présent accordée à leur industrie.

En effet, l'exemple de l'Angleterre prouve seulement qu'une nation industrielle se fait un tort immense en chargeant de droits élevés les objets de nécessité; parce que c'est faire renchérir la main-d'œuvre à l'intérieur et la faire baisser au contraire chez les peuples qui ont une production agricole surabondante. Cela doit engager la Belgique à réparer sans délai la faute qu'elle a commise en poussant les céréales à une cherté permanente par la loi de 1834, mais cela ne prouve rien contre des droits différentiels modérés.

Quant à la France, nous ne voyons aucune preuve qu'elle veuille diminuer la protection de son tarif, soit par rapport à l'industrie, soit par rapport à la

navigation. Quelques voix isolées se sont fait entendre dans ce sens, mais sans succès jusqu'à présent.

L'Allemagne enfin n'a fait aucun pas vers un système plus libéral vis-à-vis de l'industrie étrangère : elle s'est bornée à renverser des barrières intérieures, ce qui a eu au contraire pour résultat d'étendre aux petits États de l'Allemagne les avantages dont la Prusse était redevable depuis longtemps à son régime protecteur. Les publicistes les plus distingués de l'Allemagne se réunissent dans leurs efforts pour justifier et soutenir ce régime, et ne cessent d'appeler de tous leurs vœux le jour où l'accession des villes anséatiques d'un côté, et de l'Autriche de l'autre, à l'union douanière, permettra de créer un pavillon national allemand, encouragé par une législation protectrice.

Mais fût-il vrai que l'Angleterre et la France eussent fait quelques concessions à l'industrie ou à la navigation étrangères, serait-ce un exemple à suivre pour nous? Il est notoire que le tarif de ces deux nations n'est pas seulement *protecteur*, mais *prohibitif*. En est-il de même en Belgique?

Ne voyons-nous pas d'ailleurs d'autres nations, telles que, par exemple, les États-Unis, où la situation de l'industrie a fait sentir la nécessité de marcher dans une voie opposée?

Ce n'est point par des doctrines absolues que l'on peut juger si la protection dont jouit telle ou telle branche de l'industrie nationale est suffisante; c'est par un examen consciencieux des besoins de cette industrie et des avantages qu'elle procure tant par elle-même que par son influence sur les autres sources de la prospérité nationale. La Chambre de commerce de Liége serait la première à amener la discussion sur ce terrain, si le tarif était à refaire sur les houilles et les fers ou les tissus de laines. C'est sur ce même terrain, et non sur celui de la théorie, que doit être résolue la question de savoir s'il faut protéger les relations directes et la navigation nationale, qui sont, à proprement parler, l'industrie des ports de mer.

La marine nationale est-elle seulement utile aux constructions navales, aux armements et aux différentes industries qui s'y rapportent par elles-mêmes? Les relations directes avec les Indes, les Amériques et le Levant, ne profitent-elles exclusivement qu'aux négociants des ports de mer? En d'autres termes, est-il indifférent pour l'extension de nos débouchés que les marchandises coloniales et celles du Levant nous arrivent des pays de production, ou des entrepôts de France, d'Angleterre et de Hollande? Et quant à celles qui arrivent des pays de production, est-il indifférent que ce soit exclusivement par navires étrangers, ou que la marine belge y concoure pour une part plus ou moins considérable?

Notre Chambre croit avoir appuyé de preuves suffisantes l'avis qu'elle a exprimé à ce sujet, dans son rapport du 6 août dernier.

Elle a exposé, qu'une des conditions les plus essentielles à l'accroissement du débouché de nos produits, c'est de leur offrir constamment des occasions fréquentes, régulières et économiques d'expédition vers les principaux points du globe; que ces occasions ne peuvent se rencontrer que dans des ports en possession d'un grand marché de produits importés directement de ces régions; que les arrivages directs viennent donc en aide à nos exportations, au lieu

qu'en recevant les mêmes marchandises des entrepôts de France, d'Angleterre et de Hollande, notre consommation contribue au contraire à favoriser les relations de ces pays voisins avec les contrées où leurs fabricats font concurrence aux nôtres. Qu'ainsi, *nous avons intérêt à détourner les provenances de ces entrepôts, et à attirer en général les arrivages des pays transatlantiques et du Levant.*

Notre Chambre a fait ressortir, en même temps, que l'armateur belge ayant un intérêt plus direct à exporter nos produits que le consignataire d'un navire étranger et étant plus à même par sa position d'explorer, de concert avec les industriels, les besoins et les ressources des nations étrangères, *il est de l'intérêt commun de toutes les branches de l'industrie nationale de ménager à notre marine un moyen de soutenir avantageusement la concurrence des pavillons étrangers.*

C'est sur ces considérations et sur d'autres motifs développés dans le résumé de la Commission d'enquête que repose le système de droits différentiels modérés. La Chambre de commerce de Liége aurait dû prouver que ces bases sont erronées. Elle aurait dû démontrer, par exemple, que lorsque des armes ou des clous ont été expédiés vers le Brésil, et que le change est tellement désavantageux, qu'on est obligé de faire les retours en cafés; il n'est pas préjudiciable pour l'opération, et dès-lors décourageant pour les exportations futures, de trouver le marché intérieur envahi par des arrivages des entrepôts d'Europe admis à droits égaux. Elle était d'autant plus obligée d'entrer à cet égard dans des explications que notre rapport lui avait été, sur sa demande, officieusement communiqué. Néanmoins elle a préféré passer nos arguments sous silence.

M. le Ministre de l'Intérieur ayant senti cette lacune, l'a signalée à la Chambre de commerce de Liége. Il lui a, dans ce but, prouvé par des chiffres que la navigation nationale contribue d'une manière plus efficace, proportionnellement à son importance, à l'exportation des produits belges, que la navigation étrangère; et il lui a demandé des explications sur ce fait.

La Chambre de commerce de Liége, au lieu d'aborder franchement cette question péremptoire, l'élude de nouveau; elle se borne à répondre que l'on n'exportera, avec ou sans droits différentiels, que les marchandises qui peuvent offrir des avantages en les exportant.

Mais c'est là une vérité reconnue de tout le monde, et qui ne peut aucunement affaiblir les preuves par lesquelles il a été démontré *que celles de nos industries qui peuvent soutenir la concurrence sur les marchés lointains gagneront à un système protecteur des relations directes avec ces marchés, spécialement par navires belges.*

Ainsi les grands motifs d'intérêt général qui ont donné naissance au projet de droits différentiels, et qu'ont su apprécier les Chambres de commerce de Mons, Namur, Louvain, Arlon, Ypres et autres, qui n'ont point d'intérêt direct à la prospérité du commerce maritime, n'ont rencontré de la part de la Chambre de commerce de Liége que des dénégations dénuées de toutes preuves.

Examinons maintenant les objections tirées des prétendus inconvénients qu'elle prévoit dans ce système.

La crainte de voir renchérir les matières premières peut se justifier à certains égards, en présence du tarif de M. De Foere, qui établit en effet des droits trop onéreux sur les importations indirectes; mais notre Chambre a su éviter cet écueil; la majoration qu'elle propose, pour cette voie d'importation, sur les cotons, cuirs, bois de teinture, et en général sur toutes matières destinées aux fabriques, est tellement minime qu'elle ne pourra jamais causer un renchérissement, d'autant plus qu'elle est compensée par la réduction accordée aux arrivages directs sous pavillon national,

Si la Chambre de commerce de Liége n'avait pas été dominée par une prévention absolue, elle n'aurait pas repoussé le principe, mais aurait analysé les chiffres; elle aurait cité les articles du tarif différentiel susceptibles de porter préjudice à l'industrie, et cela étant, notre Chambre se serait empressée de les modifier. Elle ne se serait pas plaint de ce que le système ne consacre pas un drawback, alors que la différence, à charge des entrepôts d'Europe, qui n'est que de quelques francs par 1,000 kil., est plus que compensée par la diminution sur les arrivages directs sous pavillon national, diminution que des traités de réciprocité étendront aux pavillons des pays de provenance.

Loin d'être sacrifiée à d'autres intérêts, comme on le prétend, la position de l'industrie même, en ce qui concerne son approvisionnement en matières premières, doit s'améliorer par le système des provenances directes, puisque c'est le moyen le plus sûr de lui procurer prochainement un marché intérieur abondamment pourvu à toute époque, et cependant protégé d'une manière trop modérée pour exclure jamais les ressources que pourraient lui offrir les entrepôts voisins.

L'objection tirée d'un prétendu renchérissement des frets n'est pas plus fondée. En effet, c'est une erreur de croire que la prime résultant du droit différentiel, soit entièrement absorbée au profit de l'armateur. Celui-ci trouve rarement à hausser son fret, en raison de la totalité de cette prime, mais en sacrifie presque toujours une partie en faveur des chargeurs, afin de s'assurer la préférence sur les navires étrangers qui se trouvent dans le port. Alors, l'étranger est forcé à son tour de baisser son fret pour soutenir la concurrence; et ainsi une protection modérée du pavillon national produit en définitive une réduction sur le taux général des frets, et tend à l'avantage du consommateur lui-même.

Ce fait semble paradoxal; il est pourtant attesté par l'expérience.

Ainsi, lorsque par la majoration de tarif sur les huiles de baleine en 1841, la faveur différentielle, de fr. 2-12 par tonneau de 1,000 litres qu'elle était auparavant, s'est trouvée portée à fr. 12-30, les navires belges, malgré cette faveur, n'ont pas majoré leur fret de New-York sur cet article, et par là le fret sur ces mêmes huiles par la navigation étrangère a baissé dans une proportion équivalente. — Jamais ces frets n'ont été plus réduits qu'en 1842, à cause de la présence à New-York des navires belges qui s'y étaient rendus avec des charbons pour la *British-Queen*.

La concurrence produite à Rio-Janeiro par l'encouragement donné au service régulier, y a fait réduire également les frets. — Celui pour Anvers, par navire étranger, avait toujours été de liv. 3 à 4; la concurrence du service belge le fit tomber immédiatement à liv. 3, à liv. 2-15 sh. et jusqu'à liv. 2-10 sh.

Le même fait s'est reproduit à la Havane. Les navires belges, favorisés pour l'importation des sucres d'environ fr. 15 par tonneau, n'exigent tout au plus qu'une augmentation de 7 à 8 sh. (fr. 9 à 10) par tonneau ; et leur présence dans le port suffit pour contraindre les étrangers à baisser leur fret pour notre pays.

Tous les raisonnements de la théorie tombent devant de pareils faits.

Nous devons signaler ici une contradiction dans laquelle est tombée la Chambre de commerce de Liége. Elle reconnait (p. 267) que les expéditions subsidiées par navires belges ont contribué efficacement à baisser les frets au profit de l'industrie nationale ; et elle dit ensuite : *voilà ce que peut la concurrence des navires étrangers.*

Ce n'est pas la concurrence des navires étrangers qui a produit cet effet, puisqu'elle existait auparavant, mais bien *la concurrence des navires belges* encouragée au moyen du subside. Eh bien ! une faveur à l'entrée aura le même résultat qu'une faveur à la sortie.

Ici encore les doléances des Liégeois seraient légitimes s'il s'agissait, comme ils le prétendent, de sacrifier la concurrence des navires étrangers ; mais le résultat des mesures que nous proposons doit être au contraire de rendre la balance plus égale, et dès-lors la concurrence plus vive entre ces navires et les nationaux ; et, en étendant le principe d'une protection différentielle à la généralité des articles qui alimentent le commerce maritime, on amènera le même résultat dans nos rapports avec les autres nations.

Si ces avantages ne se sont pas réalisés par suite de l'ancienne tarification différentielle des thés, c'est parce que la consommation de cet article en Belgique est trop restreinte pour pouvoir donner lieu à l'établissement d'une factorerie ou de relations directes avec la Chine.

Au reste, il est du devoir de la législature de mettre tout en œuvre pour rendre notre navigation plus économique et la faire approcher autant que possible de la supériorité que présentent sous ce rapport certains pavillons étrangers. C'est dans cette vue que notre Chambre a proposé d'admettre, par une mesure générale, la nationalisation des navires étrangers, moyennant une taxe modérée. — Nous croyons devoir insister vivement sur l'adoption d'une pareille mesure, comme corollaire indispensable du tarif différentiel ; car il est évident que plus la marine nationale pourra se passer de priviléges, plus elle sera utile aux intérêts généraux de la Belgique.

Une autre accusation lancée contre le système différentiel par la Chambre de commerce de Liége, c'est que la surcharge ne frappant point le transit, l'industriel et le consommateur des pays limitrophes seraient plus favorisés que les Belges ; que le chemin de fer servirait alors moins à *souder* l'Escaut au Rhin qu'à souder la Tamise au Rhin, etc.

Nous devons répondre d'abord, que l'industriel est hors de cause, attendu que la surtaxe sur les matières premières importées des entrepôts d'Europe est trop minime pour pouvoir influer sur sa position. — Ensuite que ce n'est pas nous qui soudons la Tamise au Rhin, qu'elle y est soudée depuis longtemps par la Hollande, et que, certes, dans l'intérêt de Liége aussi bien que d'Anvers il est à désirer que le commerce entre l'Allemagne et l'Angleterre se serve de la voie

de notre pays plutôt que de profiter à nos voisins du Nord. — Enfin, si cette objection était fondée, il faudrait, non seulement abolir les droits différentiels, mais grever le transit des mêmes droits que la consommation intérieure, c'est-à-dire, qu'il faudrait rétrograder vers la législation commerciale d'un autre siècle. C'est un axiôme qu'en matières de douanes, il faut se laisser guider par des considérations pratiques et ne pas appliquer les règles d'une manière uniforme et invariable. Le reproche que nous fait la Chambre de commerce de Liége de consacrer des exceptions à l'application du principe rigoureux *d'arrivages des pays de production*, est donc sans aucune portée. — Mais encore est-il inexact de soutenir que nous ayons établi des *exceptions*.

Quel a été le principe adopté par notre Chambre? Qu'il est de l'intérêt de la navigation, du commerce maritime et de l'industrie, d'encourager les relations directes avec les pays lointains où nos produits nationaux peuvent trouver des débouchés. En quoi notre Chambre a-t-elle dévié de ce principe? Ne devait-elle pas, en vertu même de ce principe, assimiler quant à l'impôt tout produit du Levant importé d'au-delà du détroit de Gibraltar, de même que tout produit des Grandes-Indes venant d'au-delà du Cap de Bonne-Espérance? Et les États-Unis étant pays maritime, commercial et industriel en même temps que pays de consommation des fabricats d'Europe, n'était-il pas entièrement conforme au même principe d'établir, pour les provenances des entrepôts américains, un chiffre intermédiaire entre les arrivages directs et ceux des entrepôts d'Europe?

Nous croyons avoir démontré que le commerce national direct, aidé de la concurrence des navires nationaux et étrangers, est hautement utile et même indispensable pour l'extension de nos débouchés sur les marchés transatlantiques. Nous croyons avoir demontré que la création de grands centres de commerce ou marchés de produits coloniaux doit, en définitive, porter d'immenses avantages à l'industrie belge en général. Nous devons ajouter que le commerce maritime est lui-même une branche importante de cette industrie, qui contribue puissamment à la prospérité publique, aux recettes du trésor, et même à l'influence politique de la nation, et que dès-lors, il est en droit de requérir sa part dans la sollicitude que la législature a vouée à toutes les exploitations nationales. Si ce concours lui est refusé, il est à craindre qu'il ne déserte de plus en plus la Belgique, pour aller enrichir les ports étrangers qui servent de voies d'écoulement aux produits des nations rivales.

Cela posé, nous demandons s'il peut y avoir injustice à faire converger le système commercial vers un encouragement des relations directes, si même il n'est pas contraire autant à l'équité qu'au bien-être national, d'admettre les produits coloniaux qui viennent d'un marché européen, aux mêmes conditions que des pays de production.

Nous regrettons d'être obligés de mentionner ici les intérêts privés des riverains de la Meuse. Mais d'autres intérêts privés, ceux du commerce de Bruxelles et de Louvain, par exemple, auraient pu avec autant de raison crier à la spoliation de leurs canaux, ceux-ci ne pouvant recevoir que des bâtiments de cabotage et devant dès-lors perdre aux faveurs exclusivement accordées à la navigation de long cours. Louvain et Bruxelles ont compris que de pareilles plaintes seraient

antinationales et injustes. Est-il plus juste, est-il plus national de vouloir, en considération de la navigation de la Meuse, que les denrées coloniales destinées à l'approvisionnement des provinces belges. *soient admises aux mêmes conditions par le commerce maritime de Rotterdam que par le commerce maritime d'Anvers ou d'Ostende?*

Ici les intérêts de la Meuse, quelle que soit leur importance sous le point de vue local, doivent disparaître devant les intérêts plus généraux du commerce maritime belge. Peu importe en soi que la marchandise soit conduite au cœur du pays par la Meuse, l'Escaut ou le chemin de fer; mais *il importe qu'elle ait alimenté le commerce maritime de la Belgique et non celui de la Hollande.*

En vain prétendrait-on que cette concurrence est une chimère. Car, d'après des renseignements que nous avons puisés à une source digne de toute confiance, le fret de Rotterdam à Liége, tous frais en route compris, est fort inférieur au prix de transport par le chemin de fer de l'Escaut jusqu'à Liége, surtout pour les marchandises rangées dans la seconde catégorie. La Chambre de commerce de Liége avoue elle-même que les transports des denrées coloniales par la Meuse doivent augmenter considérablement par suite des avantages que le traité du 5 novembre a stipulés pour la navigation de ce fleuve. C'est un avertissement de plus qui doit engager la législature à empêcher que ce traité, si favorable à la Belgique sous d'autres rapports, n'ait pour résultat *de rendre toute la lisière orientale de notre royaume tributaire du commerce maritime hollandais* qui déjà nous a enlevé l'approvisionnement de l'Allemagne.

Il est pénible de voir la Chambre de commerce de Liége réduire une question d'intérêt maritime, une question essentiellement nationale, aux proportions mesquines d'un conflit entre l'Escaut et la Meuse. Il est plus pénible encore d'entendre l'appel qu'elle fait aux passions locales, en menaçant en quelque sorte de *réveiller des antipathies, de ressusciter de vieilles rancunes, etc., etc.;* d'autant plus qu'elle ne peut ignorer que d'autres provinces seraient tout aussi fondées à faire de telles récriminations. Les industriels et commerçants des Flandres, d'Anvers et du Brabant, supportent sans se plaindre le tarif de fr. 14-84 à l'importation des houilles par mer (soit 40 p. % de la valeur), établi en faveur des extracteurs de Liége et du Hainaut; ils ne réclament point contre les droits qui protègent le fer indigène et qui s'élèvent à 50 p. % sur les fontes brutes, et à 100 p. % et au-delà sur les fers en barres et différentes autres catégories de fer ouvré dont l'importation serait cependant un aliment précieux pour la navigation; nos ports de mer se sont même résignés à l'interdiction absolue du transit des fers, le tout dans l'intérêt du producteur belge.

Certes, un principe qui est juste en faveur des hauts-fourneaux et de l'exploitation houillière ne saurait devenir unique lorsqu'il est appliqué, sur une échelle fort réduite, au commerce maritime et à la navigation nationale.

Il résulte de tout ce qui précède que le rapport de la Chambre de commerce de Liége n'est point susceptible de faire douter des avantages que nous avons démontré devoir résulter d'un système modéré de droits différentiels, et que les

funestes effets que cette Chambre pronostique ne sont point à craindre, à moins qu'on ne dépasse de beaucoup les bornes que nous avons proposées.

SYSTÈMES DU COMITÉ COMMERCIAL D'ANVERS ET DE M. RETSIN.

Le Comité commercial d'Anvers, ainsi que M. Retsin, se sont proposé le même but que notre Chambre de commerce, *celui d'accorder une protection modérée au pavillon national et aux arrivages directs.* Toutefois leur système s'écarte du nôtre sous plusieurs rapports, non seulement dans la tarification de quelques articles spéciaux, mais aussi dans les bases de son application tant aux provenances qu'aux pavillons.

D'abord, en ce qui concerne le pavillon national, le Comité lui accorde, à l'importation directe, comparativement à la même catégorie d'importation par navires étrangers, une protection beaucoup plus élevée, qui, pour un bon nombre d'articles, serait exorbitante.

Nous citerons quelques chiffres. Le Comité propose un droit différentiel en faveur des navires nationaux, de fr. 40 par tonneau de mer sur le cacao, fr. 30 sur le café, fr. 30 sur le miel, fr. 60 sur le poivre et le piment, fr. 17 sur le stockvisch, fr. 450 sur le thé, fr. 50 sur le chanvre, fr. 27 sur l'huile de baleine, fr. 29-50 sur les cuirs secs.—Certes, des priviléges aussi exagérés, loin d'amener la concurrence entre les navires belges et étrangers, et d'encourager ainsi les exportations, auraient au contraire pour résultat d'investir les armateurs d'un monopole, de leur ménager de gros bénéfices sur le fret d'importation, et de les détourner ainsi de se mettre en charge dans nos ports, afin de faire d'autant plus de voyages de retour.

M. Retsin a su sagement se garder d'un tel système d'exclusion : en général la différence qu'il réclame en faveur des navires belges est modérée. — Ce qui distingue particulièrement son travail, c'est qu'à côté de chaque article il a établi en chiffres le taux de la protection par tonneau de jauge, d'après la quantité en poids qu'un navire de 200 tonneaux peut charger, suivant que la marchandise est plus ou moins encombrante. — Ces calculs sont très intéressants parce qu'ils font apprécier ce que la protection sur chaque article *simule* (1) pour l'armateur ; cependant ne perdons point de vue que le but principal du nouveau système commercial doit être d'encourager les exportations *par la créa-*

---

(1) Nous nous servons à dessein du mot *simule,* parce que la totalité du chiffre de protection n'est jamais payée en majoration de fret. Ainsi, lorsqu'un navire belge charge à la Havane pour notre pays ou il jouit d'une protection différentielle de fr. 15 par tonneau sur l'importation des sucres, il est rare qu'il obtienne un fret de fr. 8 à fr. 10 par tonneau plus élevé que les taux auxquels on charge par les navires étrangers.

tion d'un grand marché et le développement de nos relations directes avec les pays transatlantiques et que les intérêts de l'armateur ne doivent entrer qu'en seconde ligne. La considération du résultat des droits différentiels par rapport aux intérêts de la marine ne peut donc point servir de règle absolue, mais doit être subordonnée à celle de la prospérité générale du commerce et de la position de notre marché.

Le Comité commercial accorde également des faveurs trop exclusives au pavillon national pour le cabotage; ainsi il admet souvent une différence de fr. 20 par tonneau entre les navires belges et étrangers sur les produits coloniaux importés des entrepôts d'Europe, ce qui équivaut à double et triple fret; et au lieu de s'en tenir à la déduction de 10 p. % accordée par le tarif actuel sur les marchandises non dénommées, il augmente les droits de 20 p. % par navires étrangers, majoration qui, pour la plupart des articles, serait tout à fait inutile, et qui, pour d'autres, imposerait des charges trop onéreuses à l'industriel et au consommateur.

Par contre le Comité commercial ne favorise pas assez les arrivages directs, puisque sur la plupart des articles l'importation par navires belges des entrepôts d'Europe est assimilée à celle par navires étrangers des pays de production; sur quelques-uns même, entr'autres les bois de teinture, la première est tarifée plus bas. — C'est suivre une voie opposée au but de l'enquête, et à l'extension de notre commerce direct.

Pour ce qui concerne la classification des diverses provenances, le Comité commercial et M. Retsin se sont écartés l'un et l'autre, mais dans un sens opposé, des bases adoptées par la Chambre de commerce.

Le Comité *s'attache exclusivement à l'éloignement des pays d'expédition*, sans distinguer si ce sont leurs propres produits ou des produits étrangers sortant de leurs entrepôts que nous en recevons. — Ainsi, le tarif du Comité est moins élevé pour les cafés, sucres, cacao, cuirs, venant de pays au-delà des Caps Horn et de Bonne-Espérance, que pour les marchandises similaires importées en droite ligne des pays de production sur l'Atlantique, tandis qu'il assimile à ces dernières les marchandises sortant des entrepôts des États-Unis.

M. Retsin, par contre, *applique avec une rigueur excessive le principe que la marchandise doit arriver des pays de production*. Ainsi, il admet les cafés à des droits moindres venant de Batavia que du port franc de Syngapore, et frappe indistinctement du chiffre le plus élevé les provenances des entrepôts américains et celles des entrepôts d'Europe.

Nous sommes d'avis que le milieu que notre Chambre a gardé entre ces deux extrêmes est plus juste et plus conforme à nos vrais intérêts.

Car d'abord, le Brésil, l'île de Cuba et en général les pays de l'Amérique endeçà du Cap Horn sont ceux où, dans notre position actuelle du moins, les différents produits de notre industrie nationale obtiennent le plus de débouchés. *Les relations directes avec ces contrées ont donc droit aux faveurs les plus grandes réservées par notre tarif*, et il serait contraire aux intérêts belges de les sacrifier à celles avec les Grandes-Indes et les côtes de l'Océan Pacifique. Ces dernières, il est vrai, à cause de la longueur des voyages, peuvent contribuer davantage au développement de la grande navigation; mais, encore une fois,

la marine n'est ici que d'un intérêt secondaire; ce sont les exportations nationales qu'il faut encourager avant tout.

Ce système serait d'autant plus dangereux que le Brésil ayant laissé expirer ses traités de commerce avec toutes les nations européennes (celui avec l'Angleterre n'est en vigueur pendant deux ans encore que parce que le terme de son échéance était contesté), cette puissance aura les mains entièrement libres pour négocier sur le pied le plus favorable avec les États où ses propres produits trouveront les conditions les plus avantageuses d'écoulement. — Il importe dès-lors pour nous de profiter de notre position en offrant au Brésil des avantages que ne peuvent lui accorder la France, l'Angleterre ni la Hollande, par suite de la protection réservée à leurs propres possessions d'outre-mer. — Ne commettons pas la faute grave d'indisposer le Brésil par un tarif différentiel qui l'engagerait peut-être à conclure avec l'Allemagne, un traité plus libéral qu'avec la Belgique; ne nous engageons pas dans les inconvénients d'un *régime colonial* alors que nous ne pouvons en recueillir les avantages.

Nous pensons donc en général que toutes marchandises coloniales importées des pays de production, doivent être indistinctement admises au chiffre le plus bas du tarif. — Nous n'avons établi qu'une seule exception à cette règle en ce qui concerne le riz des Grandes-Indes, mais cette exception est basée sur la qualité de la marchandise, qui, étant d'un prix inférieur au riz d'Amérique, sert davantage à la nourriture de la classe ouvrière.

Quant aux importations de pays autres que ceux de production, nous avons cru devoir les frapper de droits plus élevés ou plus réduits, suivant l'intérêt plus ou moins grand qu'il y a pour notre pays, de préférer les relations directes avec les pays dont les marchandises sont originaires à celles avec les ports intermédiaires qui nous les expédient. — Néanmoins, afin de ne point provoquer de représailles, nous avons cru devoir procéder par catégories générales, sans désigner nominativement les nations dont les provenances sont moins favorisées.

Ainsi, le commerce avec les ports francs au-delà du Cap de Bonne-Espérance, ayant pour nous des avantages même supérieurs à ceux que nous pouvons trouver à Java et Sumatra, où nos produits ont à lutter avec ceux d'une nation privilégiée, nous n'avons pu refuser la faveur d'importation directe aux produits des colonies hollandaises importées de Syngapore.

Nous avons de même, par suite de nouvelles réflexions, adopté une parfaite assimilation entre tous les ports situés au-delà du Cap Horn, pour les marchandises originaires de la côte occidentale de l'Amérique du Sud.

Nous avons suivi le même système pour tous les produits du Levant importés d'un port au-delà du détroit de Gibraltar.

Par une raison analogue, nous devons combattre vivement le système de M. Retsin qui grèverait de charges onéreuses les cafés, sucres et autres marchandises importées des États-Unis sans en être les produits; provenances qu'il propose d'assimiler à celles des entrepôts d'Europe. Tout ce que nous recevons de l'Union américaine, quelle que soit l'origine de la marchandise, alimente nos échanges avec ce vaste marché, et contribue par conséquent à favoriser nos exportations; au lieu que les importations des entrepôts des pays voisins

empiètent sur nos propres relations au profit de rivaux dont les produits font concurrence aux nôtres sur tous les marchés lointains. C'est donc méconnaître tout à fait l'intérêt général de la Belgique, que de vouloir appliquer le chiffre le plus élevé du tarif aux provenances des entrepôts transatlantiques; c'est s'exposer d'ailleurs à provoquer les représailles les plus funestes pour notre commerce de transit.

Il serait peut-être plus rationnel d'admettre ces provenances absolument comme directes; mais d'abord cette assimilation serait susceptible de détourner le Brésil et les autres États de l'Amérique du Sud, de traiter avec nous sur les bases d'une parfaite réciprocité, et puis elle ferait revivre parmi nous l'opposition mal fondée que rencontra en 1841 le traité projeté avec les États-Unis. D'ailleurs l'Amérique du Nord, en même temps que grand marché de consommation pour les produits fabriqués d'Europe, tend à pouvoir, dans un avenir plus ou moins éloigné, soutenir elle-même la concurrence de l'industrie européenne, dont elle s'approprie successivement les progrès; cette tendance qui s'est révélée naguère dans toute sa force à l'occasion des modifications importantes qu'elle a introduites dans son tarif, nous commande quelque réserve dans le système libéral que nous voudrions adopter à son égard.

Par ces différentes considérations, il nous a paru convenable de ne pas ranger les importations des entrepôts américains sur la même ligne que celles des pays transatlantiques de production, mais d'en former une catégorie intermédiaire entre celle-ci et les entrepôts d'Europe.

Le comité, ainsi que M. Retsin, propose de frapper les importations par canaux et rivières de droits plus élevés sous pavillon étranger que sous pavillon belge; nous avons développé plus haut les motifs qui nous ont fait rejeter toute distinction à cet égard.

Le comité a soumis les importations par rivière et par terre, à des droits plus élevés que celles par mer sous pavillon étranger des entrepôts d'Europe; M. Retsin, au contraire, a rendu le tarif plus onéreux pour les dernières. Il nous semble que l'importation d'un entrepôt d'Europe, qu'elle se fasse par mer, par rivière ou par terre, cause le même détriment au commerce national, que dès lors le système le plus juste, le plus impartial, c'est de n'admettre entre ces trois voies d'importation aucune différence, sauf la protection due au cabotage belge, en faveur duquel nous proposons le maintien de la déduction de 10 p. % consacré par le tarif actuel. Du moment que le commerce et la navigation nationale sont hors de cause, il devient inutile et injuste de privilégier la frontière de terre au détriment de la frontière maritime et réciproquement.

Nous devons encore ajouter, à l'égard du tarif de M. Retsin, qu'il multiplie beaucoup trop les catégories, ce qui doit augmenter les embarras tant pour la douane que pour le commerce; et que les chiffres qu'il présente comme proposés par la Chambre de commerce, fourmillent d'inexactitudes.

Nous terminons ce travail par quelques réflexions que nous a suggérées le résumé des conclusions annexées au projet de loi de M. De Foere.

Nous passerons sous silence les insinuations malveillantes qui remplissent toute la première partie de ce résumé où l'on cherche, en exhumant des docu-

ments anciens, dont on extrait insidieusement des passages isolés, à prouver que la Chambre de commerce d'Anvers s'est mise en contradiction avec elle-même. L'on va jusqu'à élever des soupçons sur son impartialité et sa bonne foi! La Chambre de commerce d'Anvers qui respecte toutes les opinions, est persuadée que le public éclairé saura apprécier à sa juste valeur cette espèce de fanatisme commercial qui ne voit dans toute doctrine opposée à la sienne, que mauvaise foi et intérêt personnel; elle ne s'arrêtera donc pas pour répondre à des attaques tout-à-fait étrangères à la solution des questions de l'enquête, et que sans doute l'honorable rapporteur regrette aujourd'hui.

(*Page* 143.) En admettant les dix propositions fondamentales sur lesquelles repose tout le système de M. De Foere, nous sommes heureux de rencontrer un nouvel argument irréfragable en faveur du maintien du remboursement du péage de l'Escaut pour tous les pavillons.

En effet, la dernière de ces propositions pose en principe que le transit doit être affranchi de tout droit différentiel de navigation. M. De Foere ne pourrait donc, sans se mettre en contradiction avec lui-même, vouloir établir, pour ce péage, des catégories de pavillons favorisés et non favorisés, puisque ce serait créer une charge différentielle qui pèserait sur le transit aussi bien que sur l'importation.

(*Page* 145.) Le système de droits différentiels en faveur des relations directes et du pavillon national, n'entrave point, il est vrai, le transit d'une manière *directe*. Cependant ce système exerce, sur les mouvements du transit, une influence *indirecte* qui lui serait très funeste si la protection à l'entrée dépassait les bornes d'une juste modération.

En effet, les navires étrangers pour être attirés dans nos ports, doivent avoir la double ressource de pouvoir importer, non-seulement pour le transit, mais aussi pour la consommation, sans trop de désavantage. Une protection exagérée à l'importation, telle que M. De Foere la propose sur quelques articles, éloignerait donc la concurrence des navires étrangers, même pour le transit; elle exercerait ainsi un effet diamétralement opposé aux intentions de l'honorable rapporteur, qui proclame lui-même (page 143 8°) que *la concurrence de la navigation étrangère est nécessaire*.

(*Page* 146.) M. De Foere reconnaît et établit très judicieusement la haute importance du transit pour constituer un marché, et accroître nos éléments d'échange avec les pays transatlantiques, puisque, dit-il, plus on importe, plus on exporte. Mais un des grands points que le rapporteur semble avoir perdu de vue, c'est de provoquer une loi corollaire de son système, établissant le principe du transport économique à l'intérieur; et l'économie des frais de transport sera toujours la protection la plus naturelle et la plus efficace pour le développement de nos relations en général.

(*Page* 146.) Bien qu'il soit vrai que la certitude de retours avantageux encourage efficacement les exportations, ce serait néanmoins une erreur de croire qu'en protégeant le pavillon national et les provenances directes, ce seraient les retours des produits belges exportés qui en profiteraient exclusivement. Cette faveur profiterait également aux retours des produits similaires

d'autres nations qui peuvent nous arriver par navires belges aussi bien que par navires étrangers

(*Page* 147.) Il est certes d'un grand intérêt d'encourager les constructions navales : néanmoins, si le coût d'un navire construit sur nos chantiers doit dépasser démesurément celui d'un navire d'une égale solidité et du même tonnage construit à Brème, en Prusse ou aux États-Unis ; si en outre les frais d'armement et les gages des marins sont plus chers dans notre pays, n'est-il pas rationnel, n'est-il pas impérieusement réclamé par l'intérêt général que l'on cherche à atténuer ce désavantage en permettant l'achat et la nationalisation des navires construits à l'étranger ?

(*Page* 147.) Si, comme on a voulu le prouver à l'aide de la prétendue balance du commerce, il y avait réellement, dans nos échanges avec les pays étrangers, un déficit annuel de 50 millions au préjudice de la Belgique, et ce depuis douze années consécutives, il est certain que l'appauvrissement de la nation serait visible, et qu'une grande partie de nos capitaux aurait passé en mains étrangères. Cependant il a été démontré naguère par les journaux que les propriétés des Belges à l'étranger s'accroissent pendant que celles que les étrangers possèdent dans notre pays diminuent ; et le taux modique de l'escompte atteste pareillement que les capitaux mobiles sont en grande abondance. — Preuve manifeste du vice radical de ce mode de calculer l'accroissement ou la décadence des richesses nationales.

(*Page* 154.) M. DeFoere, après avoir constaté que depuis 1838 jusqu'en 1841, un septième seulement des importations de sucres nous sont arrivés des lieux de production par navires belges, en tire la conclusion que le commerce maritime belge n'a contribué que pour un septième aux échanges avec les pays de production que notre approvisionnement total en sucres a provoquées. — Cette conséquence est erronée : le *commerce maritime belge* peut opérer ses échanges avec la Havane, le Brésil, les îles Philippines, etc., aussi bien par l'intermédiaire de navires étrangers que par celui de navires nationaux ; et par contre l'importation sous pavillon belge aurait pu être triple et au-delà, sans provoquer de plus fortes exportations de produits nationaux. — Ainsi, depuis plusieurs années deux navires belges nous apportent régulièrement des retours en cafés, cotons et autres produits de Haïti, bien qu'ils s'y rendent presque toujours ou sur lest ou avec des marchandises chargées à l'étranger. — D'un autre coté, l'on voit tous les ans un certain nombre de navires du Nord, se mettre en charge dans nos ports pour les États-Unis, le Mexique, le Brésil, la Plata, etc. Ces faits et une infinité d'autres que nous pourrions y ajouter démentent complètement ces calculs exclusivent basés sur la théorie. Il est avéré qu'en général les navires nationaux contribuent plus efficacement aux exportations que les navires étrangers, mais c'est trahir une ignorance complète des faits commerciaux, que de vouloir établir entre les exportations pour compte belge et les importations par navires belges une connexité tellement absolue, que l'importation des unes puisse être évaluée par celle des autres.

(*Page* 162.) La question des traités de réciprocité commerciale a été suffisamment développée dans le rapport de la Chambre de commerce du 6 août, pour nous dispenser d'y revenir.

Troisième Partie.

Modifications portées par la Chambre de commerce d'Anvers à son système primitif.

DISPOSITION GÉNÉRALE.

Les arrivages par canaux et rivières de pays où le pavillon belge serait assujéti à des surtaxes ou droits différentiels de douane et de navigation, pourront être frappés par le Gouvernement de surtaxes analogues. Les mesures prises à cet effet seront soumises à l'approbation des Chambres; immédiatement, si elles sont assemblées, et, dans le cas contraire, à leur plus prochaine réunion.

48.29

TARIF.

TARIF.	NAVIRES NATIONAUX.	NAVIRES ÉTRANGERS.
RIZ NON PELÉ DES INDES.		
Directement du pays de production ou d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance par 100 kil. . . . . fr.	1 00	2 50
D'ailleurs . . . . . fr.	3 50	
RIZ PELÉ DES INDES.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance, les 100 kil. . . . . fr.	4 00	6 50
D'ailleurs. . . . . fr.	8 00	
AUTRES SORTES DE RIZ NON PELÉ.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, les 100 kil. . . . . fr.	2 00	3 00
D'ailleurs . . . . . fr.	4 50	
MÊMES SORTES PELÉES.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, les 100 kil. . . . . fr.	7 00	8 50
D'ailleurs . . . . . fr.	10 00	
CAFÉS.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance, les 100 kil. . . . . fr.	8 50	10 00
D'un pays transatlantique autre que ceux de production.. fr.	10 00	11 50
D'ailleurs . . . . . fr.	14 00	
AMANDES.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, les 100 kil. . . . . fr.	14 00	17 00
D'ailleurs . . . . . fr.	19 00	
CACAO EN FÈVES.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du Cap Horn, les 100 kil. . . . . fr.	5 00	7 00
De pays transatlantiques autres que ceux de production . fr.	7 00	9 00
D'ailleurs . . . . . fr.	11 00	

OBSERVATIONS.

Nous avons développé plus haut les motifs qui nous ont portés à établir une distinction entre les riz pelés et non pelés et entre ceux des Grandes-Indes et les autres espèces.

Le Comité commercial propose d'imposer cet article a la valeur ; nous ne pouvons nous ranger de cet avis parce que la difficulté pour le douanier de distinguer les qualités serait un appât à la fraude.

Voir également les motifs dans le cours de ce rapport.

Il résulte de nouveaux calculs que la protection de fr. 15 par tonneau que nous avions proposée primitivement sur les amandes, n'équivaudrait qu'à fr. 6 ou 7 par tonneau de jauge.

Nous ne voyons aucune utilité à établir une différence entre les amandes en coques et les amandes pelées.

Article susceptible d'une majoration de droit en faveur du trésor.

TARIF.	NAVIRES NATIONAUX.	NAVIRES ÉTRANGERS.
CANELLE DE CHINE ET CASSIA-LIGNEA.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance, les 100 kil. . . . . fr.	14 00	20 00
De pays transatlantiques autres que ceux de production . fr.	20 00	26 00
D'ailleurs . . . . . fr.	30 00	
ÉPICERIES (AUTRES QUE CELLES DÉNOMMÉES).		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance (valeur)	8 °/₀	11 °/₀
D'ailleurs	14 °/₀	
FRUITS VERTS.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar.	8 °/₀	14 °/₀
D'ailleurs	16 °/₀	
HUILE D'OLIVE COMESTIBLE.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, l'hectolitre . . . . . fr.	14 00	
D'ailleurs . . . . . fr.	17 00	
MIEL.		
Directement du pays de production. A ajouter : *ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar.*		
POTASSE.		
A ajouter pareillement : *ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar.*		
CHANVRE.		
D'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance ou au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund, par 100 kil. . . . . fr.	1 00	2 50
D'ailleurs . . . . . fr.	3 50	

OBSERVATIONS.

Article susceptible d'une majoration de droit en faveur du trésor et d'un droit différentiel plus marqué.

Article susceptible d'une majoration de droit en faveur du trésor.

Les expéditions de fruits verts, pour laisser des chances de bénéfices, doivent s'opérer par des navires d'une construction spéciale, fins voiliers et d'une marche rapide ; une protection assez élevée sur leur importation sous pavillon national encouragerait la construction de pareils bâtiments, et donnerait, par cela même, à notre commerce de fruits, tant pour la consommation intérieure que pour le transit vers l'Allemagne, plus d'éléments de succès, plus de moyens de soutenir la concurrence hollandaise. C'est dans cette vue que nous avons augmenté considérablement la différence en faveur des navires nationaux sur cet article.

Il est à remarquer cependant que cette protection élevée ne pourrait pas être étendue, sans de graves inconvénients, aux raisins, corinthes et autres fruits secs, parce que ces derniers viennent en grande partie du Levant et que la statistique de notre commerce avec ces parages atteste, comme la Chambre l'a amplement développé dans son rapport du 6 août, que les importations du Levant doivent, dans l'intérêt de nos exportations nationales, être admises à des conditions libérales par tous pavillons.

Article susceptible d'augmentation d'impôt.

Le grand volume de cet article nous a engagés à augmenter la protection en faveur du pavillon national.

Nous avons admis les chanvres de la Baltique à des conditions libérales parce que c'est une matière première nécessaire à la fabrication des cordages.

Enfin il nous a paru que sur cet article il ne fallait pas avoir égard au pays de production, parce que la constatation de l'origine de la marchandise serait fort difficile.

TARIF.	NAVIRES NATIONAUX.	NAVIRES ÉTRANGERS.
CUIRS ET PEAUX SECS.		
De pays hors d'Europe ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, 100 kil. . . . . fr.	1 00	3 00
D'ailleurs . . . . . fr.	4 50	
CUIRS SALÉS VERTS.		
De pays hors d'Europe ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, par 100 kil. . . . . fr.	» 50	1 50
D'ailleurs . . . . . fr.	2 25	
ÉTAIN.		
Directement d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance, par 100 kil. . . . . fr.	1 00	3 00
D'ailleurs . . . . . fr.	5 00	
GRAINES DE COLZA ET DE NAVETTE, DE CHENEVIS OU DE CHANVRE, DE LIN ET DE SÉSAME.		
Directement de pays hors d'Europe ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, par 30 hectolitres . . . . . fr.	1 50	4 25
D'ailleurs . . . . . fr.	5 00	
HUILES D'OLIVES POUR LES FABRIQUES.		
Directement du pays de production ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, l'hectolitre . . . . . fr.	1 00	2 50
D'ailleurs . . . . . fr.	3 50	
HUILE DE TÉRÉBENTHINE.		
De toute provenance par mer, 100 kil. . . . . fr.	1 00	2 50
Par terre, canaux et rivières . . . . . fr.	2 50	
PLOMB.		
De toutes provenances par mer, 100 kil. . . . . fr.	1 00	1 50
D'ailleurs . . . . . fr.	1 50	

OBSERVATIONS.

Cet article principal nous paraît susceptible de laisser une protection plus efficace au pavillon national, et d'une légère augmentation d'impôt.

La différence notable de valeur entre les cuirs secs et salés verts, nous a paru réclamer une tarification différente ; car la majoration de droit que nous proposons pour les premiers, serait trop onéreuse pour les cuirs verts. La réduction néanmoins ne doit point s'étendre aux cuirs salés secs.

L'importation directe nous a paru devoir jouir d'une protection plus élevée, d'autant plus qu'elle est destinée à contrebalancer la restitution que la Hollande accorde sur l'étain de Java, en cas de déchargement dans un port de la mère-patrie.

Pour les graines oléagineuses le principe de favoriser les importations directes nous paraît plausible pour les provenances de la Méditerranée et de la Mer-Noire, mais non pour celles de la Baltique : d'abord parce que nos navires ne pourront jamais fréquenter les ports de la Baltique en concurrence avec les pavillons du Nord ; ensuite parce que les contrées du Nord de l'Europe n'offrent point, comme celles du Levant, un débouché important aux produits de l'industrie belge.

Quoique matière première, cet article est susceptible de laisser une protection au pavillon national, de même que les cotons, les cuirs, etc.

Même observation.

Article susceptible d'une légère augmentation d'impôt.

TARIF.	NAVIRES NATIONAUX.	NAVIRES ÉTRANGERS.
SALPÊTRE BRUT.		
De toute provenance, 100 kil. . . . . fr.	» 20	
SALPÊTRE RAFFINÉ.		
Droit de sortie, 100 kil. . . . . fr.	» 05	
HUILE DE PALME ET DE COCO.		
Directement hors d'Europe, par 100 kil. . . . . fr.	1 00	2 50
D'ailleurs . . . . . fr.	3 00	
SUIF.		
Directement d'un port hors d'Europe ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar, par 100 kil. . . . . fr.	1 00	2 50
D'ailleurs . . . . . fr.	3 00	
CORNES.		
Directement d'un pays hors d'Europe (valeur)	½ %	2 ½ %
D'ailleurs	3 %	
QUERCITRON.		
Directement des pays de production, par 100 kil. . . . . fr.	» 25	1 50
D'ailleurs . . . . . fr.	2 00	
CRINS DE CHEVAL.		
Directement d'un pays hors d'Europe, 100 kil. . . . . fr.	1 50	4 00
D'ailleurs . . . . . fr.	6 00	

OBSERVATIONS.

Le droit d'entrée sur le salpêtre brut est actuellement par 100 kil. . . . . fr. 2 12
16 p. % additionnels . . . . . » 34
fr. 2 46
Le droit de sortie sur le salpêtre raffiné est de fr. 0-42 avec les additionnels. . . » 49
Ensemble . . . . . fr. 2 95

Ainsi le salpêtre raffiné en Belgique, que l'on exporte vers la Prusse, y arrive grevé de fr. 2-95 de plus que le salpêtre qu'elle reçoit raffiné de l'Angleterre, différence qui dépasse même les frais de transport d'Anvers à Cologne.

Nous sommes presqu'entièrement affranchis du tribut que la consommation payait ci-devant aux raffineries anglaises de salpêtre, depuis qu'en 1839 une pareille raffinerie a été établie à Anvers, comme le prouvent l'accroissement annuel des importations de salpêtre brut et la diminution de celles de salpêtre raffiné. Nous avons reçu :

	Salpêtre raffiné.	Salpêtre brut.
En 1838. . . . . kil.	870,144	200,434
1839.	87,016	222,634
1840.	25,619	395,921
1841.	43,240	428,159
1842.	41,804	304,904

Cette industrie pourrait s'étendre au-delà des besoins intérieurs si la susdite charge de fr. 2-95 n'y mettait obstacle. Nous espérons donc que le Gouvernement consentira au léger sacrifice que pourra occasionner au trésor la réduction que nous proposons tant à l'entrée du salpêtre brut qu'à la sortie du salpêtre raffiné.

L'huile de palme est un produit de l'Afrique; nous le recevons exclusivement de la Hollande et de l'Angleterre, pour lesquelles ce produit est un aliment important d'échanges avec la côte d'Afrique. Il serait utile d'attirer vers la Belgique une partie de ce commerce direct.

D'ailleurs l'huile de palme, matière première pour la fabrication des savons, y entre pour une trop faible part pour que le léger renchérissement de cette graisse que produirait momentanément la majoration de droit à l'importation indirecte, soit susceptible d'influer sur le prix de revient de la matière fabriquée.

Pour cet article, le pays de production serait impossible a constater. Nous avons donc changé la base du tarif, et nous avons cru pouvoir en même temps majorer quelque peu le droit différentiel.

Mêmes observations.

Le quercitron étant une marchandise très encombrante, la protection nous a paru devoir être augmentée.

Même observation. — Nous avons supprimé la désignation *de pays de production*, parce qu'elle est toujours incertaine.

TARIF.	NAVIRES NATIONAUX.	NAVIRES ÉTRANGERS.
ROGNURES DE CUIRS.		
Directement d'un pays hors d'Europe (valeur)	1 %	2 ½ %
D'ailleurs	3 ½ %	
ROTINS.		
Directement des pays de production ou d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance, 100 kil. . . . . fr.	» 30	1 50
D'ailleurs . . . . . fr.	2 50	
LAINES.		
Directement d'un pays hors d'Europe, de l'Espagne, du Portugal ou d'un port au-delà du détroit de Gibraltar.	Libre.	1 %
D'ailleurs	1 ½ %	
FANONS DE BALEINE.		
A ajouter :		
De la pêche nationale	Libre.	

OBSERVATIONS.

Par suite de l'augmentation du chiffre protecteur sur les cuirs, nous proposons une modification analogue sur les rognures de cuirs.

Légère augmentation de la différence en faveur du pavillon national et des arrivages directs.

Cet article étant actuellement libre de droits d'entrée, la franchise peut être maintenue pour les arrivages directs par navires nationaux.

Ce rapport était terminé, lorsque nous avons reçu, Monsieur le Ministre, votre lettre du 24 avril (cotée comme dessus), par laquelle vous nous proposez de conférer préalablement avec M. Varlet, chef de la division du commerce à votre Département. Nous avons cru ne pas pouvoir en retarder l'envoi; mais pour le cas où quelques-unes des questions qui y sont traitées, parussent exiger de plus amples explications, nous sommes prêts à recevoir M. Varlet parmi nous le jour qu'il jugera convenable de s'y rendre.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

La Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Le Président,
TH. DE COCK.

Le Secrétaire,
PAUL DIERXCSEN.

Namur, le 11 avril 1843.

LE GOUVERNEUR DE LA PROVINCE DE NAMUR

A M. le Ministre de l'Intérieur.

Monsieur le Ministre,

Par leur lettre du 7 de ce mois, dont je joins ici copie, MM. les bourgmestre et échevins de Namur me prient de porter à votre connaissance que le conseil communal dudit lieu s'est livré à l'examen de la question des droits différentiels et a déclaré qu'il partageait entièrement l'opinion émise par la Chambre de commerce et des fabriques de la ville de Liége, dans la requête qu'elle vous a fait parvenir le 7 octobre dernier.

Vous trouverez ci-incluse une copie de la lettre de la Chambre de commerce de Namur, qui avait été consultée à ce sujet par le collége échevinal de cette ville.

Le Gouverneur de la province,

E. D'HUART.

Namur, le 7 avril 1843.

A M. le Gouverneur de la province de Namur.

Monsieur le Gouverneur,

Dans sa séance du 3 de ce mois, le conseil s'est livré à l'examen de la question des droits différentiels et a déclaré qu'il partageait entièrement l'opinion émise par la Chambre de commerce et des fabriques de la ville de Liége, dans la requête qu'elle a fait parvenir à M. le Ministre de l'Intérieur le 7 octobre dernier.

Nous vous prions donc, Monsieur le Gouverneur, de vouloir bien faire connaître notre opinion à M. le Ministre.

Nous joignons à la présente, copie de la lettre que nous a fait parvenir la Chambre de commerce de cette ville que nous avions consultée à cette fin.

Les Bourgmestre et Échevins,

F. DUFER, Fils.

Le Secrétaire,

TH. DANDOY.

Pour copie conforme :

Le Greffier de la province de Namur,

COPPIN.

Namur, le 5 janvier 1843.

A Messieurs les bourgmestre et échevins de la ville de Namur.

Messieurs,

Pour satisfaire à votre lettre du 23 décembre dernier, n° 27479, par laquelle vous nous demandez notre opinion sur la question des droits différentiels, nous avons l'honneur de vous transmettre quelques observations à cet égard.

La question des droits différentiels est sans contredit, de toutes les questions commerciales à l'ordre du jour, celle qui est la plus difficile à résoudre.

La Chambre de commerce de Namur, ainsi qu'elle l'a déjà manifesté à plusieurs reprises, lorsqu'elle a été consultée sur cet objet, ne se croit pas compétente pour s'en occuper comme elle le voudrait. Elle a témoigné toutefois ses craintes sur le résultat de l'établissement des droits différentiels, qui empêcheraient l'arrivée des navires étrangers; et elle partage l'opinion de la Chambre de commerce de Liége sur le mal qu'ils pourraient faire à nos relations par la Meuse avec la Hollande.

Consultée en dernier lieu sur le projet d'application du système de droits différentiels proposé par la Commission d'Enquête, la Chambre de commerce de Namur a trouvé que le pavillon national y était généralement *grandement* favorisé, c'est-à-dire qu'elle croyait qu'il l'était trop. Elle n'a pas varié d'opinion à cet égard : elle pense encore que c'est avec une extrême réserve que l'on doit appliquer des droits différentiels. L'opinion de la Chambre de commerce d'Anvers lui a paru devoir prévaloir et elle se rallie complètement à l'opinion émise par la Chambre de commerce de Liége, en ce qui touche les arrivages de Hollande par la Meuse.

Les provinces de Limbourg, de Liége, de Luxembourg et de Namur, ont, en effet, le plus grand intérêt à ne pas voir ces arrivages contrariés par des droits différentiels qui causeraient les plus grands préjudices à notre commerce.

Si, comme il y a lieu de l'espérer, le traité avec la Hollande venait à être adopté, les fers, les pierres, les marbres, les chaux, les bois, les cristaux et les produits chimiques provenant de la province de Namur pourraient s'expédier, comme autrefois, en Hollande par la Meuse et les prix de transport deviendraient d'autant plus favorables que les expéditions en retour, consistant en denrées et en matières à l'usage de nos fabriques, seraient plus nombreuses; en un mot, qu'il y aurait charge pour aller et revenir.

La Chambre de commerce de Namur ne pourrait donc que voir avec le plus grand plaisir l'administration communale de Namur unir ses efforts à ceux de la Chambre de commerce de Liége et aux nôtres pour empêcher la ruine du

batelage de la Meuse, surtout que l'on paraît vouloir faire tout ce qu'il faut pour améliorer la navigation de cette rivière.

Les Membres de la Chambre de commerce de Namur,

S. KEGELJAN, *vice-président.*

Le Secrétaire,

A. BRUNO *fils.*

Pour copie conforme :

Le Président de l'administration communale,

A. DUFER *fils.*

Le Secrétaire,

Th. DANDOY.

TABLE DES MATIÈRES.

Lettre de la Chambre de commerce de Verviers à M. le Ministre de l'Intérieur. . .	(12 novembre 1842.).	1
— de M. le Ministre de l'Intérieur à la Chambre de commerce de Liége. . .	(3 janvier 1843.).	8
— de la Chambre de commerce de Liége à M. le Ministre de l'Intérieur. . .	(16 janvier 1843.).	12
— du conseil communal de Liége à la Chambre des Représentants.		17
— de l'administration communale de Huy à M. le Ministre de l'Intérieur. .	(23 février 1843.).	18
Extrait des actes du conseil communal de la ville de Huy.	(25 janvier 1843.).	19
Lettre de l'administration communale de Huy à M. le Ministre de l'Intérieur. . .	(23 février 1843.).	20
— de M. le Sénateur Cassiers à la Chambre des Représentants	(31 décembre 1842.).	21
— de la Chambre de commerce d'Anvers à M. le Ministre de l'Intérieur. . .	(13 mai 1843.).	45
— du gouverneur de la province de Namur à M. le Ministre de l'Intérieur. . .	(11 avril 1843.).	48[40]
— de l'administration communale de Namur à M. le gouverneur de la province.	(7 avril 1842.).	48[41]
— de la Chambre de commerce de Namur à l'administration communale. . .	(5 janvier 1843.).	48[42]

49 bis

ENQUÊTE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE

FAITE PAR LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

LES 28 ET 29 SEPTEMBRE 1840.

AVIS.

La Chambre des Représentants ayant, dans sa séance du 18 mai 1840, ordonné une enquête sur la situation du commerce et de l'industrie du pays, le Gouvernement crut devoir, de son côté, ouvrir également une sorte d'enquête administrative avec le concours des Chambres de commerce.

Par lettre circulaire en date du 5 septembre 1840, M. Liedts, Ministre de l'Intérieur, invita ces corps ainsi que les députations permanentes des conseils des provinces de Limbourg et de Luxembourg (qui remplissent les fonctions de Chambres de commerce dans ces provinces), à déléguer respectivement un de leurs membres à Bruxelles, le 28 du même mois.

Ces délégués se sont en effet réunis les 28 et 29 septembre, sous la présidence de M. le Ministre de l'Intérieur.

Les interrogatoires ont été sténographiés; le travail a ensuite été soumis à chaque délégué pour ce qui le concerne.

Ce sont ces procès-verbaux que nous reproduisons ci-après.

INTERROGATOIRES

DES DÉLÉGUÉS DES CHAMBRES DE COMMERCE.

Première séance. — 28 septembre 1840.

La séance est ouverte à onze heures, sous la présidence de M. le Ministre de l'Intérieur.

Sont présents :

MM.	Corbisier,	délégué de la Chambre de commerce de	Mons.
	Gilson,	»	Tournay.
	Pirmez,	»	Charleroy.
	Orban, Capitaine,	»	Liége.
	Clavareau,	»	Verviers.
	Kegeljean,	»	Namur.
	Montville,	»	Limbourg.
	Dubois,	»	Luxembourg.
	Vanderelst,	»	Bruxelles.
	Stappaert,	»	Louvain.
	De Cock,	»	Gand.
	Roels,	»	St-Nicolas.
	L. Delescluze,	»	Bruges;.
	Valcke de Knuyt,	»	Ostende.
	Vercruysse-Bruneel,	»	Courtray.
	Donny,	»	Ypres.
	Catteau-Wattel,	»	Anvers.

M. le Ministre. — Vous connaissez tous, Messieurs, le but de la réunion que j'ai pris la liberté de provoquer en exécution de la promesse que j'avais faite à la Chambre des Représentants dans sa séance du . . . . . Vous savez qu'il y a différentes opinions dans les Chambres de commerce et dans le pays sur le système commercial qu'il convient d'adopter en Belgique, pour donner une extension aussi grande que possible à nos relations commerciales à l'étranger. Les uns pensent que c'est au régime actuel qu'est due la situation malheureuse de certaines industries; d'autres, au contraire, pensent que c'est à l'ombre de cette législation que beaucoup d'industries se sont développées. Pour savoir s'il convient d'apporter quelques modifications à cette législation, nous chercherons d'abord à constater la situation des principales

industries du pays. En effet, lorsque nous connaîtrons la nature du mal, son origine, ses causes, nous saurons mieux quels remèdes il faut y apporter.

S'il n'y a pas, de votre part, opposition, nous diviserons l'interrogatoire auquel j'ai l'honneur de procéder, en deux parties : dans la première, nous examinerons, province par province, et aussi brièvement que possible, l'état actuel de nos principales industries. Cet examen préalable aura dans cette réunion un avantage particulier. Si, chaque année, les Chambres de commerce constatent la situation des principales industries de leur ressort, jamais cet examen n'a été fait en présence des délégues des autres Chambres de commerce. Il est résulté de là que ce qui est envisagé comme un remède par les uns, est présenté au contraire par les autres comme une aggravation de mal. Si de semblables exemples se présentent, il en résultera une discussion qui pourra éclairer le Gouvernement.

Nous commencerons par le Hainaut.

Je demanderai à M. le délégué de la chambre de commerce quelle est la situation des houillères.

M. Corbisier (*Mons*). — Les houillères sont dans un état moins prospère que l'an dernier. Cela tient à des circonstances indépendantes de la législation actuelle. Cependant, il y aurait quelques moyens de donner à nos houillères plus d'extension. Ces moyens, les uns sont au pouvoir du Gouvernement, les autres au pouvoir des Gouvernements étrangers. Le commerce des houilles avec la Hollande souffre beaucoup, à cause des difficultés que nous rencontrons à l'entrée de ce pays. Ces difficultés consistent surtout dans une espèce de droit de tonnage qui grève de fl. 2 par tonneau, les houilles introduites par bateau belge. On doit donc recourir aux bateliers hollandais. A l'entrée de la Hollande, il faut remplir une foule de formalités; il faut justifier que le bateau a été construit en Hollande, que le batelier est Hollandais. A défaut de ces preuves, on n'obtient une permission de déchargement qu'avec beaucoup de difficulté.

M. le Ministre. — En 1830, au moment de la révolution, quel était le chiffre de l'exportation des houilles de Mons? Il était, je crois, de 1,450,000 tonneaux; il est aujourd'hui de 1,700,000 tonneaux. Ainsi il y a augmentation.

M. Corbisier (*Mons*). — Ce chiffre n'est pas exact. Il n'y a pas eu d'augmentation. Il y a eu, au contraire, diminution de 1830 à 1839. Ce qui donne la mesure de l'exportation d'une partie des houillères de Mons, c'est le mouvement du canal de Mons à Condé. Vous pouvez constater par le mouvement des bateaux de 1830 et 1839 qu'il y a, dans cette dernière année, une diminution notable.

M. le Ministre. — Je crois que le mouvement des bateaux a été plus grand en 1830 qu'en 1839. Mais n'est-il pas avéré que les bateaux chargent plus maintenant qu'en 1830?

M. Corbisier (*Mons*). — Cela est vrai pour quelques parties de la France, mais pas pour la Belgique.

M. Gilson (*Tournay*). — Nous ne nous expliquons pas l'énormité du droit de patente qui pèse sur les malheureux bateliers. Il est positif que la plupart des bateliers sont dans une position misérable, il y en a qui mendient, et ils sont soumis à une patente de fr. 300 à 400, patente exorbitante et qui ne peut être comparée à celle établie sur les autres industries. Il est possible qu'il y ait eu dans le temps des motifs pour établir ce droit de patente. Mais il est certain qu'il devrait maintenant être supprimé, ou réduit au moins à des proportions raisonnables.

M. Corbisier (*Mons*). — C'est la même chose dans l'arrondissement de Mons. La Chambre de commerce de Mons vous a adressé, Monsieur le Ministre, un rapport sur cette question et sur l'assimilation du batelage français au batelage belge en Belgique. Le droit de patente auquel est soumis le batelier français est un véritable droit d'exportation sur nos houilles. En France, où l'assimilation existe en faveur des bateliers belges, un batelier paie fr. 4-50 pour tout droit de patente, et il peut, moyennant ce droit, avoir un aussi grand nombre de bateaux qu'il veut. Ici chaque bateau paie un droit de 36 cents par tonneau, et il y a des bateaux qui vont jusqu'à 200 tonneaux.

M. le Ministre. — Je demanderai maintenant des renseignements sur les houillères du district de Charleroy.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Les houillères du district de Charleroy éprouvent naturellement les inconvénients qui résultent des difficultés du commerce avec la Hollande, signalées par M. Corbisier. Il faut ajouter le malaise résultant d'une grande production relative aux débouchés Par suite de l'intervention dans cette industrie des sociétés industrielles dans le district de Charleroy, on a extrait de la houille en très grande quantité, et il est maintenant très difficile de la vendre.

M. le Ministre. — N'est-il pas vrai que l'augmentation est de 100 bures à 250 bures? Ce chiffre a été constaté par les ingénieurs.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je ne pourrais pas le dire; mais l'augmentation est considérable. Il est inévitable avec une production aussi forte et si les débouchés n'augmentent pas dans la même proportion, qu'il y ait une grande souffrance dans le district de Charleroy.

M. le Ministre. — Vous attribuez donc les souffrances des houillères à la trop grande exploitation?

M. Pirmez (*Charleroy*). — Et au manque de débouchés. Mais la trop grande exploitation ayant été subite, il a dû y avoir surabondance de production. Les causes indiquées par M Corbisier existent pour Charleroy comme pour Mons. Mais je crois que les sociétés ont fait proportionnellement de plus grandes entreprises à Charleroy qu'à Mons.

M. le Ministre. — M. Orban pourrait-il donner des renseignements sur les houillères de Liége?

M. Orban (*Liége*). — Dans le district de Liége, la cause pour laquelle nos

houillères ne peuvent exporter leurs produits, c'est d'abord l'état de la Meuse. Nous fournirions beaucoup aux parties de la France que traverse la Meuse supérieure, si ce fleuve était constamment navigable. Malheureusement, pendant huit mois à peu près, la navigation est impossible, soit que les eaux soient trop fortes, soit qu'il n'y ait pas assez d'eau. Les difficultés qui entravent l'exportation des houilles de Mons en Hollande, et dont vous a entretenu M. le délégué de la Chambre de commerce de cette ville, existent aussi pour nos houilles. Les bateaux du Limbourg dont nous nous servons, ne peuvent aller que dans la partie cédée du Limbourg. Il n'y a que les bateaux nationalisés, avant la cession du territoire, qui puissent aller en Hollande pour jouir des avantages du pavillon, exempté du droit de fl. 2 par 1,00) kilog. à l'entrée.

Ensuite le chemin de fer, qui transporte les marchandises vers Liége, ne se charge des houilles qu'à un prix trop élevé Les voituriers qui transportaient les marchandises vers Liége ayant aujourd'hui cessé, et le tarif du chemin de fer étant trop élevé, nous manquons de moyens de transport. Je m'en suis plaint à M. le Ministre des Travaux publics. Il faut nécessairement que le prix du transport des houilles soit diminué. En général, je crois qu'il faut faire arriver la houille sur tous les points de la Belgique, de manière que les fabricants n'aient pas de différence de prix, afin que toutes les machines à vapeur et l'industrie en général obtiennent en concurrence les houilles de Mons, de Charleroy et de Liége. Des moyens de transport à bon marché sont réclamés de toutes parts en faveur des fabriques, et, sous ce rapport, un chemin de fer entre le canal de Condé et le canal de Charleroy, serait très utile ; il est réclamé depuis longtemps. Ce qui serait très utile encore, ce serait de faire en sorte que les houilles de Mons et de Charleroy pussent être fournies à bon marché à Paris où la consommation s'accroît chaque année. On a présenté un travail tendant à faire communiquer nos voies navigables avec le canal de l'Ourcq. Nos houilles arriveraient ainsi au faubourg St-Antoine. Ce serait pour les houillères un avantage considérable. Nous n'aurions plus alors à redouter la concurrence des houilles anglaises, qui remontent la Seine.

M LE MINISTRE. — Les ingénieurs ont constaté que de 1830 à 1837, il y a une augmentation dans l'exploitation, qui est de 100,000 tonnes à peu près.

M. ORBAN (*Liége*). — Cet accroissement de production est dû à la reprise d'anciens charbonnages, et au creusement de nouveaux puits à l'époque où la cherté désordonnée du combustible offrait de grands bénéfices à l'exploitation.

Aujourd'hui, malgré la consommation très forte de huit hauts fourneaux et de plusieurs grandes fabriques de fer des environs de Liége, il existe sur les halles de grandes quantités de charbons qui n'ont pu s'exporter à cause du mauvais état de notre navigation par la Meuse.

M. LE MINISTRE. — L'exportation en plus en France, ne compense-t-elle pas la diminution de l'exportation en Hollande? L'exportation en France a été :

En 1829 de 437,000 tonnes ;
En 1838 de 794,000 id.

Ce sont les douanes françaises qui le constatent ; vous voyez que l'augmentation est considérable.

M. Corbisier (*Mons*). — Depuis 1837, époque à laquelle la France a été divisée en zones pour la perception des droits sur les houilles étrangères, nos exportations ont diminué dans une proportion considérable. Nous avons perdu tout le littoral de Dunkerque à Nantes; il ne nous a plus été possible d'y soutenir la concurrence avec les houilles anglaises.

M. le Ministre. — La statistique de la douane française constate qu'en 1837 nous avons exporté en France 794,000 tonnes; sans la division en zones nous aurions assurément exporté davantage; cependant cette augmentation d'exportation n'est-elle pas satisfaisante?

M. Corbisier (*Mons*). — La dernière ordonnance qui nous a fait le plus de tort est de 1839; elle a réduit dans une proportion égale les droits par terre et par mer. Jusqu'en 1837 nous avons exporté à Rouen; mais depuis lors cette exportation a cessé.

M. Orban (*Liége*). — Cela ne tient-il pas à ce que la France a baissé son tarif pour les houilles anglaises?

M. Corbisier (*Mons*). — Oui. Il y aurait encore un moyen de favoriser l'exportation de nos houilles : ce serait d'obtenir du Gouvernement français qu'il diminuât ses droits de navigation. Ensuite le Gouvernement belge devrait ouvrir une seconde voie vers Paris; par exemple, un chemin de fer partant du Flénu et allant rejoindre la Sambre. Nos houilles seraient alors sur la même ligne que celles de Charleroy. Quand le Gouvernement diminue les droits sur la Sambre belge, n'est-il pas juste d'accorder aux houilles de Mons une faveur à peu près égale?

M. Pirmez (*Charleroy*). — Si le Gouvernement se décidait à établir une communication de Mons à la Sambre, il faudrait examiner si un canal ne serait pas préférable à un chemin de fer. Je pense que c'est une question que le Gouvernement devra examiner avec beaucoup d'attention.

M. le Ministre. — Nous passons à l'industrie des fers.

M. Pirmez (*Charleroy*). — On vend très difficilement les fers dans l'arrondissement de Charleroy. Il est vrai que les moyens de fabrication y sont immenses; il n'y a pas de proportion avec ce qu'ils étaient autrefois; l'arrondissement de Charleroy compte maintenant un grand nombre de fourneaux à coke.

M. le Ministre. — Combien y en avait-il avant la révolution?

M. Pirmez (*Charleroy*). — Trois ou quatre.

M. le Ministre. — Et aujourd'hui, il y en a vingt-six.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Vous sentez que quand il y a une pareille augmentation de production, il est très difficile d'en écouler les produits.

M. le Ministre. — Les fers du pays sont-ils en possession du marché intérieur?

MM. Corbisier et Pirmez. — Non pas exclusivement.

M. le Ministre. — Il en était ainsi lorsque le prix des fontes avait été haussé par la spéculation ; en est-il de même maintenant que le prix a baissé?

M. Corbisier (*Mons*). — Oui ; il y a un dépôt de fontes anglaises sur le canal de Mons. Il entre beaucoup de fontes anglaises dans le pays ; cela tient probablement au bas prix de ces fontes et à l'insuffisance des droits.

M. le Ministre. — Quelle est la situation des laminoirs dans le district de Charleroy?

M. Pirmez (*Charleroy*). — Il est difficile de se prononcer ainsi sur les intérêts particuliers, mais je pense qu'ils doivent éprouver les effets de la concurrence qui existe déjà aussi pour ces établissements.

M. le Ministre. — Il y a quatre laminoirs dans le district de Charleroy. S'il n'y en avait qu'un, comme avant la révolution, prospérerait-il?

M. Pirmez (*Charleroy*). — La concurrence étant écartée, il me paraît évident que sa prospérité serait plus grande. Il est malheureusement de la nature de l'industrie, sous le régime de la libre concurrence, d'être souvent en souffrance. Une fois que vous ne pouvez restreindre la production et qu'il est libre à chacun de fabriquer ce que bon lui semble, il faut que l'industrie souffre. Vouloir qu'il en soit autrement, c'est vouloir l'impossible. A côté de moi il y a des hauts-fourneaux ; je me crois plus habile que ceux qui les exploitent, j'en établis d'autres ; mon opération est en concurrence avec celle de mes voisins ; ou il faut que je souffre, ou il faut que mes voisins souffrent Il est inévitable, je le répète, qu'avec la libre concurrence la souffrance de l'industrie ne soit pas permanente ; aussi est-ce là l'état de l'industrie en Belgique, en Angleterre, en France, enfin, dans toute l'Europe.

M. le Ministre. — M. Pirmez connaît-il l'état des verreries.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Il y a une très grande quantité de verreries dans le district de Charleroy ; la cause du malaise de cette industrie est celle que j'ai déjà indiquée. Pas assez de débouchés et trop de concurrence.

M. le Ministre. — Il y avait, avant la révolution, vingt-quatre verreries dans le district de Charleroy ; il y en a maintenant cinquante-deux ; vous croyez que c'est à une trop grande production qu'est due la stagnation de quelques-uns de ces établissements.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je crois qu'on pourrait vendre beaucoup plus s'il nous était ouvert plus de débouchés que nous n'en avons ; mais quant à vendre tous les verres qu'il serait possible de faire dans le district de Charleroy, il n'est donné à aucune puissance d'atteindre, je pense, un tel but.

M. le Ministre. — Pensez-vous que les verreries de Charleroy, si leur nombre ne s'était pas augmenté depuis la révolution, pourraient toutes faire de bonnes affaires?

M Pirmez (*Charleroy*). — Il y aurait moins de concurrence ; je ne saurais rien dire de positif à cet égard.

M. le Ministre. — Quelle est la situation des cristalleries de la province de Namur ?

M. Kegeljean (*Namur*). — Cette industrie est en souffrance. Avant la révolution, nous avions le débouché de la Hollande. Depuis la séparation, la Hollande a frappé nos cristaux de droits élevés, de sorte qu'ils ne peuvent plus y entrer. Nous avions quelques débouchés en Allemagne; le traité d'union des douanes allemandes nous les a fait perdre

M. le Ministre. — Le nombre des fabriques de cristaux n'a-t-il pas augmenté dans la province de Namur, depuis la révolution ?

M. Kegeljean (*Namur*). — Non, il y a eu seulement déplacement. Une fabrique située à Vonèche, dans la province, est venue se fondre dans une verrerie établie à Namur. Il y a eu plutôt diminution, car un établissement s'est formé à Maestricht, et les ouvriers qui le font marcher étaient auparavant à Namur et au Val-St-Lambert, dans la province de Liége.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Je me permettrai de faire une observation sur les verreries. Une des causes, ce me semble, pour lesquelles l'exportation des bouteilles a éprouvé de la diminution, c'est notre système d'accise. Par suite de la loi du 18 juin 1836, il n'est plus permis de mélanger dans un même entrepôt, les vins provenant de divers entrepôts, sans perdre la faculté du transit ou de l'exportation. Autrefois, sous le régime hollandais, on pouvait mélanger, avec les petits vins d'exportation, les vins du midi nécessaires pour les renforcer, alors que ces vins provenaient d'entrepôts différents. Aujourd'hui, ces permis ne sont plus accordés par l'administration. Il faut avoir dans un même entrepôt toutes les qualités de vins propres à être mélangés pour que le mélange puisse se faire; il résulte de là que cette opération est absolument impossible, parce qu'on n'a pas toujours dans l'entrepôt libre des vins du Midi et des vins de Bordeaux convenables à ces mélanges. Par suite l'exportation par commerce belge se fait par l'intermédiaire des ports hollandais. Les petits vins d'exportation sont dirigés de nos entrepôts sur les entrepôts de la Hollande. Le mélange s'opère. Nos verreries sont ainsi privées de la fabrication d'une quantité de bouteilles que nous pourrions exporter. Cela nous convenait comme matière d'encombrement pour nos navires. La perte est plus considérable qu'on ne pourrait le croire, car nous avons des navires qui ont exporté jusqu'à 15 et 20 mille bouteilles, et indépendamment que ces exportations étaient un élément précieux pour la sortie de nos bâtiments, elles laissaient dans le pays de grands profits de main-d'œuvre qu'on peut évaluer à peu près aux trois quarts de la valeur du vin en entrepôt.

M. le Ministre. — Je demanderai à M. le délégué de la Chambre de commerce de Tournay quelle est la situation de l'industrie de la bonneterie.

M. Gilson (*Tournay*). — La bonneterie dans notre arrondissement se subdivise en plusieurs genres. La bonneterie en laine a fait des progrès depuis les dispositions plus favorables du tarif, et la fabrication s'en est accrue.

La bonneterie en coton n'est pas précisément dans un état prospère. Jusqu'ici, à Tournay et dans les autres localités qui nous avoisinent, on s'est occupé presque exclusivement de la bonneterie commune. Cette industrie a trouvé

constamment son débouché dans le pays et en Hollande, mais il nous reste tout à faire pour la bonneterie fine. Toute la bonneterie fine consommée dans le pays vient de l'Angleterre et de l'Allemagne. Nous avons pourtant le coton filé à aussi bas prix que les Allemands et les Anglais, et même quelquefois à un prix plus bas; nous sommes donc, sous le rapport de la matière première, dans une position aussi favorable qu'eux; malgré cela, nous sommes réduits à avouer que la bonneterie fine ne se fabrique que peu ou pas dans le pays. La véritable cause ne nous est pas bien connue, les fabricants même ne sont pas d'accord à cet égard : les uns l'attribuent à l'imperfection de nos métiers; les autres assurent que les métiers de la Saxe diffèrent peu des nôtres.

Un fait que je puis citer, c'est que la Commission administrative de l'école d'arts et métiers de notre ville a fait venir un de ces métiers construit presque complétement en bois. Son prix était peu élevé, mais, pour le travail, il paraît jusqu'ici présenter peu d'avantages sur les nôtres.

Il doit donc exister d'autres causes à cette infériorité que nous signalons chez nous. Il est vrai qu'il y a une différence dans le prix de la main-d'œuvre, il n'y a aucun doute à cet égard; mais un autre avantage que possède la bonneterie étrangère, c'est une plus grande perfection dans le blanchiment et l'apprêt; et cette partie de la fabrication est beaucoup plus importante qu'on ne le suppose à la première vue. La bonneterie de Saxe se fait remarquer par son apprêt souple et flatteur, et il n'en perd rien par un séjour de quelques mois en magasin. Le contraire a presque toujours lieu chez nous.

Vous avez donné des soins particuliers à cette branche d'industrie, Monsieur le Ministre; vous avez offert tout ce qu'il était possible d'offrir pour venir à son aide. Des voyages vont être entrepris; j'espère qu'ils feront connaître la véritable cause qui a empêché jusqu'ici cette industrie de prendre son essor.

M. LE MINISTRE. — La situation de cette industrie est-elle plus mauvaise qu'avant la révolution?

M. GILSON (*Tournay*). — Non, cette situation est la même. Nos exportations vers la Hollande ont diminué, mais la consommation intérieure s'est accrue : en ce moment, tous ou presque tous nos ouvriers en bonneterie sont occupés.

M. LE MINISTRE. — Vous faites dès aujourd'hui à Tournay 8,000 paires de bas par jour, ou 240,000 paires de bas par mois, d'après le relevé d'un membre de votre Chambre de commerce. Lorsque vous aurez les métiers les plus perfectionnés qui sont en usage en Angleterre, vous pourrez lutter.

M. GILSON (*Tournay*). — Nous attendons ce résultat avec impatience.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie de la fabrication des armes de Liége?

M. CAPITAINE (*Liége*). — Cette industrie s'est soutenue. On espérait que le bas prix des matières premières (les houilles et les fers) aurait permis d'augmenter les exportations. Cependant, les documents statistiques qui ont été recueillis prouvent que le roulement des opérations a toujours été le même, sauf pour

l'année 1838 où il y a eu excès de production. On a fait alors vers le Brésil des exportations qui n'ont pas eu tous les résultats qu'on en avait attendus. Quoi qu'il en soit, on est parvenu à déblayer les magasins, et cette industrie se soutient dans la même proportion que par le passé.

M. LE MINISTRE. — Vous avez le marché intérieur?

M. CAPITAINE (*Liége*). — Oui; une arme dont la fabrication avait pris un assez grand développement, c'étaient les pistolets dits *écossais*. Mais, depuis le premier attentat contre la personne du roi des Français, ils sont prohibés en France; le transit même en est interdit.

L'exportation des armes, qui, souvent, s'opère par pacotilles, sera puissamment encouragée par l'établissement de la navigation transatlantique.

Elle se trouvera ainsi affranchie des frais considérables qu'exige le transit par les ports français, auxquels on est forcé de recourir, vu l'absence de départs réguliers dans nos villes maritimes pour les Amériques.

La promptitude et la régularité des départs sont d'autant plus essentiels, que les commandes d'armes se font presque sous la condition d'être exécutées endéans un délai déterminé, qui ne peut être outrepassé sans occasionner au fabricant une forte réduction sur le prix convenu.

M. LE MINISTRE. — Les carrières de pierres et de marbres sont-elles dans une situation prospère?

M. CORBISIER (*Mons*). — Celles de l'arrondissement de Mons sont dans un état assez prospère. Cependant, pour l'exportation en Hollande, il y a à faire la même observation que pour les houilles.

M. LE MINISTRE. — Exportez-vous en France?

M. CORBISIER (*Mons*). — Le district de Mons n'exporte pas.

M. PIRMEZ (*Charleroy*). — Celui de Charleroy exporte des marbres bruts dans une quantité assez considérable, mais que je ne saurais préciser.

M. LE MINISTRE — Il s'exporte aussi en France des pierres des Écaussines.

M. CORBISIER (*Mons*). — Il s'en fait à Paris une consommation assez grande. Je ne pourrais pas dire le chiffre de l'exportation.

M. GILSON (*Tournay*). — Notre arrondissement compte des carrières de plusieurs espèces :

Le premier a plusieurs carrières à grès en pleine exploitation; Basècles extrait ses marbres, mais il fait la chaux de ses déchets. Tournay a d'abord ses extractions de pierres à bâtir, et, dans ce dernier genre, nous avons à citer un établissement nouveau qui promet des résultats, eu égard surtout à la qualité de la pierre; puis viennent nos si nombreuses carrières de pierres à faire chaux. La fabrication de la chaux est l'une des plus importantes du district de Tournay. Sa production est annuellement de 1,400,000 à 1,500,000 fr. Cette industrie est assez prospère; elle voudrait pourtant des débouchés plus étendus encore. Le nombre des fours à chaux a augmenté depuis deux ans. Cependant il n'y en

a que 30 en activité; il pourrait y en avoir 50. Nous avons un produit encombrant qui nous gêne beaucoup; ce sont les pierres à digues que nous exportions autrefois en Hollande. Nos rivages en sont encombrés. Si l'on pouvait, moyennant quelques concessions, nous rouvrir le débouché de la Hollande, ce serait très avantageux. A propos de la fabrication de la chaux, je demanderai la permission de dire quelques mots du charbonnage de Blatton, qui prend un certain développement, et qui espère fournir, dans un avenir peu éloigné, les houilles maigres nécessaires à la fabrication de la chaux. A la séance de la Commission d'enquête, qui a eu lieu récemment à Tournay, il avait été demandé que le droit sur les houilles françaises, qu'on emploie pour la fabrication de la chaux, fût réduit. Depuis lors, les exploitants du charbonnage de Blatton ont réclamé; ils assurent qu'ils seront bientôt à même de fournir à la consommation des houilles qui pourront remplacer celles de France. Ils demandent qu'on ne prenne aucune mesure avant d'avoir essayé de leurs produits.

M. LE MINISTRE. — Si cette éventualité se réalisait, on n'aurait plus besoin des houilles françaises pour la fabrication de la chaux.

M. GILSON (*Tournay*). — Nous pourrions nous passer des houilles maigres de France, si le charbonnage de Blatton obtenait un jour tous les résultats qu'on s'en promet. Il pourrait, assure-t-on, suffire à tous les besoins. J'ignore à quel point en sont les travaux, mais les hommes honorables qui sont à la tête de cette entreprise, nous sont un sûr garant qu'elle sera conduite un jour à bonne fin, et il paraît au moins équitable de différer de quelque temps les mesures à prendre sur une matière qui nous intéresse à un haut degré.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie de la fabrication des tapis de Tournay ?

M. GILSON (*Tournay*).—La fabrication des tapis se retrouve, depuis quelque temps, dans le même état qu'en 1830. Cette industrie, depuis lors, n'a pas varié. Mais on comprendra, avec toutes les entraves dont elle est entourée, qu'elle n'ait point atteint ce haut degré de prospérité que devaient lui assurer ses succès d'autrefois, succès si bien mérités par une fabrication remarquable à plus d'un titre. Elle n'a pas même exclusivement le marché intérieur. Nous ne pouvons exporter que très difficilement. Du côté de la France, comme vers presque toutes les autres frontières, nous sommes arrêtés par des droits prohibitifs. En Prusse, en Hollande, les droits d'entrée sont un peu moins élevés, aussi quelques exportations se font-elles vers ces puissances; il s'en fait d'autres, mais en petit nombre, et souvent elles se composent de tapis destinés aux maisons princières : pour ceux-là, c'est moins le bas prix que la beauté du tissu et la richesse du dessin qui lui assure la préférence. La France, par des droits prohibitifs, a favorisé la fabrication de ses tapis et est parvenue à faire une concurrence sérieuse aux tapis de Tournay. Les autres puissances ont fait de même. Nos tapis ne se placent donc que très difficilement à l'extérieur, et il ne nous reste qu'une partie de la consommation intérieure, car notre pays présente cette singularité que nous recevons les produits de l'étranger, quand il repousse nos produits similaires.

M. LE MINISTRE. — Vous croyez donc qu'il faudrait une augmentation de droits sur les tapis étrangers? Cependant la quantité de tapis importés est minime. Ces produits ne forment-ils pas un trop gros volume pour qu'on puisse croire qu'il y a fraude?

M. GILSON (*Tournay*). — Je veux bien reconnaître que la partie de tapis importée de l'étranger n'est pas considérable; mais je crois qu'on pourrait, par une augmentation de droits, assurer à cette industrie la possession exclusive du marché intérieur.

M. LE MINISTRE. — Dans quel état se trouvent les établissements de faïences et de porcelaines de Tournay?

M. GILSON (*Tournay*). — La fabrication de la porcelaine a diminué, celle de la faïence a augmenté. La porcelaine de Tournay est peut-être trop solide; et puis la faïence de luxe lui fait concurrence. La fabrication de la faïence a pris de l'importance depuis la dernière loi sur la matière.

M. LE MINISTRE. — A mon dernier voyage à Tournay, le propriétaire de la fabrique de porcelaines que j'ai visitée avec la Régence de Tournay m'a assuré qu'il pouvait à peine suffire aux commandes qu'il recevait.

M. GILSON (*Tournay*). — Le fait est vrai, mais c'est surtout pour la faïencerie que la demande est active.

M. LE MINISTRE. — La loi de 1838, portée pour favoriser le Luxembourg cédé, n'a-t-elle pas porté préjudice à vos faïenceries?

M. GILSON (*Tournay*). — Il a été fait quelques réclamations. Mais je ne pense pas que le préjudice ait été considérable.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie de la clouterie?

M. PIRMEZ (*Charleroy*). — Je pense que nos exportations ne sont plus aussi fortes qu'elles l'étaient autrefois.

M. LE MINISTRE. — Et les clouteries de la province de Liége?

M. ORBAN (*Liége*). — Elles ont repris une certaine activité. C'est le résultat du bas prix du fer *en verges*. On peut fabriquer des clous à la main à meilleur marché qu'en Angleterre. Lorsque les bas prix seront connus, il est probable qu'il y aura des demandes plus actives dans le pays.

M. LE MINISTRE. — L'industrie de la fabrication des couvertures de laine de la ville de Liége marche-t-elle bien?

M. CAPITAINE (*Liége*). — Il y a une grande souffrance dans la catégorie des fabricants qui font des couvertures baies et autres lainages avec de petits métiers. Cela tient à deux causes : 1° la cession des territoires du Limbourg et du Luxembourg qui étaient leur principal débouché; 2° la cessation du batelage sur la Meuse, qui facilitait les transports. L'industrie de la fabrication des serges souffre aussi par les mêmes motifs. On peut dire même qu'elle a complétement cessé en ce moment.

M. LE MINISTRE. — Quel remède croyez-vous que l'on pourrait apporter à cet état de choses?

M. CAPITAINE (*Liége*). — Je ne crois pas qu'il y en ait, à moins d'obtenir de la Hollande un traité qui leur rouvre leurs anciens débouchés.

M. LE MINISTRE. — La population que nous avons perdue, n'est-elle pas compensée par l'augmentation de la population depuis 1830?

M. CAPITAINE (*Liége*). — Je ne le pense pas. Liége, par sa position, n'a pu jouir de cette compensation qui n'a existé sans doute que pour le centre de la Belgique.

En effet, placée au confluent de la Meuse et de l'Ourthe, Liége expédiait par cette double communication vers le Limbourg et le Luxembourg, les articles de négoce et d'industrie qu'elle ne peut faire rebrousser vers les lieux rapprochés des autres villes de la Belgique d'où l'on retirait les objets de commerce, tels que café, etc. En outre, le commerce avec les parties cédées était alimenté par un échange de marchandises. En retour de produits coloniaux et industriels que nous leur fournissions, nous recevions des céréales, du bétail et autres matières minérales et forestières. Cette communauté de besoins créait des avantages réciproques.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie drapière de Verviers?

M. CLAVAREAU (*Verviers*). — La draperie est, comme les autres industries, sujette à des crises périodiques. Elle a souffert beaucoup plus qu'aucune autre industrie de la crise financière américaine. Maintenant, ce qui a arrêté la vente ce sont les bruits de guerre. Ce sont là des causes indépendantes de l'action du Gouvernement. Une autre cause permanente de souffrance est le manque de débouchés. Vous savez que nos draps sont repoussés de tous les pays de l'Europe par des droits prohibitifs. Il ne nous reste donc que le marché intérieur. Encore nous faut-il le partager avec les fabricants étrangers.

Les droits de douanes ne nous protégent pas contre cette concurrence; car la fraude les rend illusoires. Nous avons la certitude que, du côté de la France, les étoffes de pantalon sont introduites en fraude dans le pays, moyennant l'abandon de la prime d'exportation pour toute prime de fraude. Il en est de même dans les autres étoffes.

Il y a d'autres étoffes que les draps, dont nous pourrions établir la fabrication avec autant de succès que nous en avons dans la draperie: par exemple, la mousseline-laine dont il se fait une grande consommation, et que nous pourrions fabriquer. Il y a même un établissement monté pour cela à Verviers. Mais il y a eu impossibilité d'établir la fabrication de manière à soutenir, quant au prix, la concurrence avec les produits des fabriques françaises. Voici à quoi cela tient. La France accorde sur ces tissus une prime d'exportation de fr. 140. Le droit d'entrée n'est guère plus élevé; il est de fr. 180. En définitive, il n'y a rien à payer. J'en ai eu la preuve par une lettre qui a été adressée à une maison de Verviers. Cette maison avait expédié des napolitaines à Bruxelles; on lui a dit qu'on ne les voulait plus, qu'on recevait celle de France à meilleur marché et qu'on n'avait rien à payer pour droits de douanes. Il faudrait que le

droit sur ces articles fût majoré, et que, comme pour les draps, on tînt compte de la prime d'exportation dans la fixation du droit d'entrée. Il faudrait de plus prendre des mesures pour empêcher la fraude.

Il y a ensuite pour notre industrie les débouchés lointains. Mais il est impossible à nos fabricants, sauf trois ou quatre grandes maisons, d'en profiter. Si l'on expédie en Amérique, au Brésil, il faut attendre un an pour rentrer dans ses fonds. Cela est impossible aux fabricants qui n'ont que de petits capitaux. Il n'y a d'ailleurs personne là-bas. Nous n'y avons pas de commissionnaire. On est obligé de confier ses intérêts au premier venu. Que donne-t-on en échange des draps? Du café, du sucre. Les fabricants de draps ne peuvent se faire marchands de sucre et de café.

M. LE MINISTRE. — Cela reviendrait à dire qu'il faudrait un intermédiaire entre le fabricant et le consommateur. Nous examinerons cette question plus tard.

M. GILSON (*Tournay*). — Je puis confirmer pour les tissus légers en laine, les observations que vient de faire l'honorable M. Clavareau.

M. LE MINISTRE. — Une industrie commune à ces deux provinces est celle du sucre de betterave. Je demanderai des renseignements sur cette industrie.

M. CORBISIER (*Mons*). — Les fabriques de sucre de betterave de l'arrondissement de Mons sont loin d'être dans un état prospère.

M. PIRMEZ (*Charleroy*) — J'en dirai autant de celle de Charleroy.

M. GILSON (*Tournay*).— Il y en a quatre dans l'arrondissement de Tournay. Je suis intéressé dans l'une de ces fabriques. Mais nous espérons que cette industrie sera largement favorisée; elle est trop importante, elle doit apporter une trop grande augmentation de sol, notre ressource principale, pour qu'il n'en soit pas ainsi.

M. LE MINISTRE. — Croyez-vous qu'il soit de l'intérêt du pays de favoriser cette industrie?

M. GILSON (*Tournay*). — Certes, je n'hésite pas à répondre que cette question doit être résolue affirmativement.

M. LE MINISTRE. — Cette industrie ne remplacera-t-elle pas une industrie plus précieuse, par exemple la culture du lin, du froment? Dans un pays comme le nôtre, où toutes les cultures sont si précieuses, convient-il d'encourager une industrie qui prend la place d'une autre?

M. GILSON (*Tournay*). — Je ne pense pas que la culture de la betterave nuise à celle du lin. S'il en était ainsi, je ne défendrais pas cette industrie; car je suis d'avis qu'il faut favoriser la culture du lin.

M. LE MINISTRE. — Je ne parle pas pour le lin seulement. Je parle en général.

M. GILSON (*Tournay*). — Mais la culture de la betterave est l'une des plus

avantageuses auxquelles on puisse se livrer; elle offre des avantages évidents; les faits sont là pour le prouver. On sait que les fermages sont triplés dans les parties du pays où l'on cultive la betterave. Dès-lors, pourquoi ne pas favoriser cette culture?

M. le Ministre. — Cette industrie est-elle ici dans les mêmes conditions qu'en France? En France le sucre de betterave n'a-t-il pas à lutter seulement contre les sucres des colonies françaises, qui ne sont ni aussi bons, ni à aussi bon marché que le sucre colonial employé en Belgique?

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — La protection est à peu de chose près la même. Ainsi on peut dire que la production du sucre de betterave est dans les mêmes conditions. Après cela, est-il de l'intérêt général du pays de conserver cette culture? C'est une question à part, qui a été traitée très souvent, et sous des points de vue différents, selon que les parties pouvaient s'y trouver plus ou moins intéressées. C'est une question grave et qui nécessiterait une enquête toute spéciale, afin qu'elle puisse recevoir une solution convenable et en rapport avec les grands intérêts qui s'y rattachent.

M. Gilson (*Tournay*). — Je suis convaincu que cette culture ne doit nuire à aucune autre. Si elle nuisait à la culture du seigle et du froment, nos cultivateurs n'en voudraient pas. Mais au contraire toutes nos belles récoltes sont après la betterave. Nous augmentons considérablement la valeur du sol. Nous portons l'aisance, la richesse même dans les campagnes. Voilà l'immense résultat que nous obtenons par nos sucreries de betterave.

M. Hubert Montville (*Limbourg*). — Dans le Limbourg cette industrie s'établit. Quelques fabricants de sucre de betterave se plaignent. Cependant, d'après les développements qu'elle a pris, on serait autorisé à dire qu'elle est en voie de prospérité, car le nombre de ces établissements dans le Limbourg va toujours croissant : depuis deux ou trois ans, il en a été fondé trois dans les environs de St-Trond, et un près de Tongres.

En réponse au délégué de Tournay, qui s'était étendu longuement sur les souffrances de cette industrie dans le Hainaut, j'ai dit : d'après le tableau qui vient d'être fait de cette industrie par le délégué de Tournay, on serait tenté de croire qu'elle n'aurait aucun avenir dans le Hainaut, tandis que l'extension qu'elle prend dans le Limbourg indique des progrès vers la prospérité.

J'attribue les causes de la situation différente de cette industrie dans les deux provinces aux différents modes d'exploitation. Je ne connais pas le mode suivi dans le Hainaut. Mais on m'a dit que cette industrie est là en partie exploitée par des sociétés anonymes, qui exercent ordinairement une surveillance moins vigilante que les particuliers, et dont les frais d'administration sont toujours plus élevés. D'autres établissements doivent avoir leur siége sur un terrain en propre à la culture de la betterave. Dans le Limbourg, elle est du domaine des particuliers, qui sont la plupart des grands propriétaires fonciers, et dont la fabrique est placée au centre de leurs propriétés.

Les avantages de ce dernier mode sont évidents. Dans le Limbourg le fabricant paie moins de fermages, la récolte de la betterave est plus facile et le trans-

port en est moins coûteux. La pulpe lui sert à engraisser des bœufs, qu'il vend la moitié plus cher qu'il ne les a achetés, et ces bœufs concourent à charrier les betteraves dans l'usine, et à labourer la terre, dont ils entretiennent la fertilité par leur engrais.

Organisée de cette manière, la fabrication du sucre de betterave ne peut que prospérer, et devient d'une grande importance pour l'agriculture, et pour les populations rurales qu'elle nourrit sans leur demander, au détriment de leur santé, des travaux durs et pénibles. Cette industrie est digne de la sollicitude du pays.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation des fabriques de sucre de betterave de la Flandre orientale ?

M. L. DELESCLUSE (*Bruges*).—Il y en avait une, aux environs de Bruges, qui n'existe plus. Il y en a une à Dixmude qui marche. C'est la seule qu'il y ait dans la province, à ma connaissance.

M. STAPPAERT (*Louvain*). — La fabrication du sucre de betterave est en souffrance dans l'arrondissement de Louvain. Cette industrie, dans l'état actuel de notre législation, ne peut soutenir la concurrence avec le sucre des colonies, qui paie trop peu de droits. La question est de savoir quels avantages on accorderait à la fabrication du sucre de betterave, et jusqu'à quel point le Gouvernement pourrait, sans porter trop de préjudice à d'autres industries, favoriser cette nouvelle branche de l'industrie agricole, qui peut occuper grand nombre d'ouvriers dans la saison où la population ouvrière de la campagne est privée d'ouvrage, et dans laquelle il s'est engagé de grands capitaux.

M. GILSON (*Tournay*). — Si la question était placée sur ce terrain, il y aurait beaucoup à dire. Je tiens à assurer que l'industrie du sucre de betterave a tous les éléments d'une prospérité réelle. Tous les établissements bien menés ont fait quelques bénéfices l'an dernier. Au début de cette industrie, il y a eu des écoles nombreuses. Des associations se sont formées et elles ont fondé, avec quelque légèreté, des établissements qui n'ont pas bien marché. La chute de ces établissements tient évidemment à la manière dont ils ont été gérés. Il n'est donc pas permis de s'autoriser de l'exemple de quelques désastres bien mérités, pour prétendre que, quelque chose qu'on fasse, on ne sauvera pas la fabrication du sucre de betterave. Je répète que cette industrie prospérera et qu'il ne lui manque, pour prendre un grand essor, qu'une protection modérée, protection qu'en bonne justice le Gouvernement ne peut lui refuser. De là la question de savoir si le droit sur le sucre exotique est assez élevé. Oui, il est assez élevé ; mais il n'est pas perçu. Si le droit de 37 centimes était perçu, nous aurions toute facilité pour lutter. Mais dans l'état actuel, je le répète, le droit n'est pas perçu.

L'industrie du sucre de betterave a d'autant plus de droit à être protégée qu'elle emploie un grand nombre de bras, et cela dans l'hiver, c'est-à-dire, dans la saison de l'année où les ouvriers manquent le plus habituellement d'ouvrage.

M. LE MINISTRE. — Nous passons aux papeteries.

M. CAPITAINE (*Liége*).—La papeterie de MM. Godin de Huy, qui résume toutes

les autres, est dans un état prospère. Quoique montée sur une très grande échelle, elle a peine à suffire aux commandes : elle s'agrandit d'année en année.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Les papeteries de MM. Hennessy, Deliagre et Comp., Soudain et Comp., Mathieu-Nélis et Comp., et autres d'une importance moindre, sont, à Bruxelles, également dans une situation prospère.

M. le Ministre. — Cette branche d'industrie a le marché intérieur?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Oui, et même elle exporte. Elle se plaint de l'exportation des chiffons : D'après la loi, elle est prohibée : mais il paraît que l'on en fraude à la sortie. Les papiers français *à écrire* entrent encore en concurrence sur le marché intérieur.

M. le Ministre. — Je demanderai maintenant des renseignements sur l'industrie de la fabrication des fers-blancs dans la province de Liége.

M. Orban (*Liége*). — Cette industrie se plaint de la différence qui existe entre le droit sur la tôle noire qui est de fl. 10, et celui sur le fer-blanc qui ne paie que fl. 8. S'il y a une différence, elle doit être, disent les fabricants, en faveur du fer-blanc qui a reçu une main-d'œuvre de plus. Ils ont donc réclamé pour que le droit fût porté au moins au même taux que celui sur la tôle. Il arrive beaucoup de fers-blancs d'Angleterre, quoique cette industrie soit protégée par un droit de 16 p. % qui va même jusqu'à 20 p. %. Une industrie qui ne peut marcher avec un pareil droit est dans une mauvaise position industrielle. Quoi qu'il en soit, si l'on s'occupe d'un nouveau tarif, il faudrait ou diminuer le droit à l'entrée sur la tôle noire ou l'élever sur le fer-blanc, car la différence n'est pas justifiée.

M. le Ministre. — Quelle est la situation de l'industrie de la tannerie, dans la province de Namur?

M. Kegeljean (*Namur*). Depuis la séparation du Luxembourg, les tanneries de Namur ont repris; elles n'ont plus la concurrence que lui faisaient les tanneries du territoire cédé. Du reste, l'importance des tanneries de Namur a beaucoup diminué, depuis la séparation de notre pays d'avec la France où les tanneries de Namur exportaient leurs produits.

L'industrie du corroyeur a également souffert de la séparation. Il a été impossible de retrouver ailleurs le débouché que l'on a alors perdu. Voilà une cause de malaise qui remonte à 1814.

M. le Ministre. — Et l'industrie de la faïencerie, dans la province de Namur?

M. Kegeljean (*Namur*). — Cette industrie est dans une grande souffrance, à raison de la concurrence que lui font les faïences anglaises et celles de Tournay et du Luxembourg La faïencerie d'Andenne est dans une grande détresse. Il y a plusieurs établissements qui ont cessé. D'un autre côté, il y avait une fabrique de faïence établie à St-Servais, près de Namur, qui a dû cesser depuis deux mois de travailler.

M. LE MINISTRE. — Et la forgerie?

M. KEGELJEAN (*Namur*). — Dans la province de Namur, on ne fait principalement que du fer au bois. Cette industrie est favorisée sous le rapport du bois qu'elle a dans notre province, avec une facilité que l'on n'a guère ailleurs. Cependant elle souffre beaucoup de la perte du débouché qu'elle avait en Hollande.

M. LE MINISTRE. — Vos forgeries fournissent du fer à la province de Liége?

M. KEGELJEAN (*Namur*). — Oui, elles fournissent beaucoup de fers pour les armes de Liége.

M. LE MINISTRE. — Avez-vous le marché intérieur?

M. KEGELJEAN (*Namur*). — Je crois que nous en avons presque la possession exclusive.

L'industrie métallurgique chôme dans la province de Namur, parce qu'elle a produit plus qu'elle ne peut écouler dans l'état actuel. Il serait à désirer qu'elle pût trouver un débouché en Hollande.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie de la coutellerie?

M. KEGELJEAN (*Namur*). — C'est peut-être l'industrie qui a le plus souffert depuis la révolution. Avant la révolution, les prix étaient plus élevés de 20 p. %. On pouvait introduire de la coutellerie en France, en payant une prime de 15 p. %; aujourd'hui la prime s'élève à 20 p. %. Enfin la marchandise a diminué, quoique la main-d'œuvre ait augmenté. C'est une industrie qui se perd. Cela tient à ce que la coutellerie anglaise et allemande entre dans le pays en fraude ou en payant les droits, qui sont minimes: ils sont de 6 p. %. Il est certain que la coutellerie de Namur, qui jouit d'une si grande réputation, devra tomber si on ne prend pas des mesures efficaces pour la protéger.

M. LE MINISTRE. — La consommation du pays a-t-elle augmenté?

M. KEGELJEAN (*Namur*). — Je ne le pense pas. Mais la coutellerie étrangère fournit à la consommation dans une proportion plus grande que par le passé.

M. LE MINISTRE. — Les distilleries du Limbourg sont-elles en souffrance et pourquoi?

M. HUBERT-MONTVILLE (*Limbourg*). — Cette industrie est en souffrance. Les distillateurs de la ville de Hasselt l'attribuent en partie à l'octroi municipal qui frappe trop les matières premières dont ils ont besoin. Pour moi, je crois qu'une des principales causes de la souffrance de cette industrie dans le Limbourg est la concurrence du genièvre de Huy. Le genièvre de Hasselt a une grande renommée; on le vend un sou deux cents par pot plus cher que d'autre. Mais Huy qui fabrique aussi de bon genièvre, à raison de sa situation sur la Meuse, l'expédie avec beaucoup plus de facilité et à moindres frais que Hasselt. Les distilleries de Huy, peuvent aussi se procurer par cette voie économique de transport leurs matières premières, tandis que celles de Hasselt sont obligées

d'employer le roulage, ce qui établit, en faveur des premières, un avantage notable pour les frais de production.

Il doit donc être bien difficile, à Hasselt, de soutenir la concurrence avec Huy, sur les marchés des provinces de Liége et de Luxembourg, aujourd'hui principal débouché pour l'une et l'autre de ces villes, et le genièvre de Hasselt ne parvient à soutenir la lutte que par sa qualité supérieure. Cependant cette industrie est des plus utiles dans le Limbourg. Près de Hasselt, une grande étendue de bruyères a été défrichée au moyen des distilleries. C'est maintenant de la terre aussi fertile que la meilleure du pays.

La majoration des droits sur le genièvre, décrétée par la dernière législation, jointe au renchérissement des céréales qui entrent dans sa fabrication, a aussi contribué à créer le malaise de cette industrie. Le Gouvernement paraît avoir l'intention d'augmenter encore cet impôt et de changer la loi existante.

Si une légère majoration des droits était nécessaire pour faire face aux dépenses du pays, la modification dans la législation existante ne devrait tomber que sur l'assiette de l'impôt, et laisser subsister pour le distillateur la même liberté de travail. La loi actuelle ne prescrit plus, comme autrefois, pour chaque opération, l'heure endéans laquelle elle doit être terminée, et laisse, à cet égard, à l'industriel toute la faculté désirable.

Cette amélioration permet de faire une économie sur le combustible, et autorisant plus de lenteur dans le travail, elle est très avantageuse aux ustensiles.

Il est à remarquer que le genièvre du Limbourg ne s'expédie que sur les marchés du pays. Les efforts du Gouvernement devraient tendre à lui procurer des débouchés à l'extérieur.

Le Limbourg est une province principalement agricole, l'industrie manufacturière y a pris peu d'essor. L'agriculture, afin de prendre tout le développement dont elle y est susceptible, a besoin de voies de communication.

Il existe un projet qui, s'il se réalisait, lui serait d'un grand bienfait. C'est la construction d'un canal d'Anvers à la Meuse par les Campines Anversoise et Limbourgeoise. L'exécution de ce canal faciliterait, au moyen de l'irrigation de ses eaux, le défrichement de plusieurs milliers de bonniers de terres incultes, et procurerait aux provinces de Liége et de Namur une voie économique pour le transport de leurs produits pondéreux vers le Brabant et les provinces d'Anvers et de Limbourg. Continuée jusqu'au Rhin, cette entreprise réaliserait une des belles conceptions de l'Empire, et étendrait ses avantages sur tout le pays. Je me permettrai de recommander cet objet à la bienveillance du Gouvernement.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation des ardoisières du Luxembourg ?

M. DUBOIS (*Luxembourg*). — Elles sont dans un état moins prospère que les années dernières. Les prix ont baissé; néanmoins leur situation est encore assez satisfaisante. Les exploitants d'ardoisières se plaignent de la concurrence des ardoisières de France. Vous n'ignorez pas que le droit à l'entrée a été diminué d'un franc Depuis, la concurrence a dû un peu augmenter. Cependant cette industrie continue à se développer. Aujourd'hui la production des ardoisières peut être évaluée à 15 millions en nombre.

Il y aurait peut-être quelque chose à faire pour cette industrie. On pourrait peut-être trouver un débouché au Brésil où les ardoises ne sont pas encore introduites, et où l'on se sert de tuiles. Mais les propriétaires du Luxembourg n'ont que de petits capitaux, et ils craignent de les engager dans des entreprises lointaines.

Le nouveau tarif de douanes qui vient d'être adopté pour le Grand-Duché est favorable à cette industrie, en ce qu'il permet l'importation des ardoises sans droits. On m'a même assuré que les ardoises du Luxembourg belge commencent à s'introduire en Prusse. On peut donc dire que cette industrie est dans un état assez satisfaisant.

M. LE MINISTRE. — Vous demandez une augmentation de droit sur les ardoises de France ?

M. DUBOIS (*Luxembourg*). — L'ardoisière française de Fumay, par sa situation sur la Meuse, est dans des conditions plus favorables que les ardoisières du Luxembourg. Ainsi, tandis que pour se rendre à Dinant il n'en coûte que fr 1-50 par mille aux fabricants français qui se servent de la voie d'eau, nos industriels, pour gagner le même point, devant emprunter la voie de terre, paient jusqu'à fr. 7 par mille; de là vient qu'ils ne peuvent que difficilement soutenir la concurrence, même sur le marché intérieur.

M. KEGELJEAN (*Namur*). — Je puis assurer qu'il est impossible d'obtenir des ardoises de Fumay. Une augmentation de droits serait donc sans objet. Les ardoises de Fumay ont perdu les $\frac{5}{6}$ de leur débouché en Belgique depuis l'arrêté de Guillaume, qui les frappait pour ainsi dire de prohibition. Elles trouvent maintenant presque toutes un bon débouché dans le Nord de la France, jusqu'à Paris même.

J'ai un intérêt dans une ardoisière de France. Je sais que les ardoises de Fumay sont plus pesantes que celles du Luxembourg. Il n'y a aucune concurrence entre ces deux espèces d'ardoises. Je crois donc qu'une diminution de droit n'a pu porter aucun préjudice aux ardoisières du Luxembourg.

M. STAPPAERTS (*Louvain*). — Si M. Kegeljean trouve assez de débit en France, c'est que ses ardoises, dites *du Moulin*, sont minces, légères, jouissant d'une ancienne réputation, et préférables pour le transport par terre vers l'intérieur de la France; il n'en est pas de même de plusieurs autres ardoisières aux environs de Fumay. Celles-ci fabriquent des ardoises plus pesantes, dites *Bloques*, que l'on expédie, à peu de frais, par la Meuse sur Namur, Liége, Maestricht et la Hollande; il en est beaucoup employé en Belgique; la diminution du droit à l'entrée sur les ardoises de France, doit par conséquent faire tort à l'exploitation des ardoises du Luxembourg, dont le transport par terre de la carrière jusqu'à Namur coûte fr. 6 par mille ardoises, ce qui ne coûte que fr. 1 par mille de Fumay, par eau jusqu'à Namur

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie des hauts-fourneaux dans le Luxembourg ?

M. DUBOIS (*Luxembourg*). Cette industrie se soutient encore, quoique dans

une position moins satisfaisante qu'en 1838. Je vous ferai connaître les vœux des maîtres de forges du Luxembourg. Et d'abord, ils se plaignent de la concurrence que leur font les maîtres de forges français, relativement au charbon de bois. Vous savez que la frontière de France, du côté du Luxembourg, est garnie d'usines qui s'approvisionnent dans le Luxembourg. C'est une condition de l'octroi qui a été faite aux maîtres de forges français.

D'un autre côté, les maîtres de forges du Luxembourg se plaignent du droit prohibitif établi sur nos fers et nos fontes à l'entrée en France. Voici quels sont les droits :

Fonte.	fr.	4 00	les 100 kilog.
Fer		17 50	id.

Ce sont des droits prohibitifs, d'autant plus que la frontière de France n'est pas ouverte tout entière à nos fontes au droit de fr. 4; la zone au droit de fr. 4 les 100 kilog. de fonte, ne s'étendait d'abord que jusqu'à St-Mengo. C'était là une concession illusoire. Par ordonnance de décembre 1835, elle a été étendue, il est vrai, jusqu'à Sapogne, mais ce n'est pas assez. Les maîtres de forge du Luxembourg voudraient que toute la frontière française fût ouverte à nos fontes au droit de fr. 4 ; ils économiseraient ainsi les frais de transport. Ils voudraient que le droit sur les fers fût abaissé de moitié au moins, et alors, malgré les droits très élevés encore qui frapperaient leurs produits, il leur serait peut-être possible d'en introduire une certaine quantité en France.

Le nouveau tarif adopté pour le Grand-Duché offre un notable avantage aux maîtres de forges du Luxembourg belge. Leurs fontes peuvent maintenant transiter par le Grand-Duché et entrer en Prusse en franchise de droits. En ce moment, ils n'envoient plus de fontes à Liége.

M. Orban (*Liége*). — Les maîtres de forges du Luxembourg belge perdent en même temps la vente des fers forgés vers la Prusse. Je ne sais s'il y a compensation. Ce sont les maîtres de forges établis sur la Moselle qui font tout le commerce de fers forgés. Ils achètent nos fontes pour en fabriquer des fers en Prusse.

Je suis maître de forges et propriétaire dans le Luxembourg. Mais si, pour favoriser la forgerie, vous prohibez la sortie des charbons, je ne sais comment les propriétaires du Luxembourg parviendront à vendre leurs coupes de bois. Il y a un équilibre nécessaire à tenir entre la propriété et la forgerie.

M. le Ministre. — L'industrie des dentelles prospère-t-elle dans le Brabant?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Cette industrie a été longtemps en souffrance. Depuis quelque temps, elle a repris un peu.

M. le Ministre. — Et dans la province d'Anvers?

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Cette industrie a repris un peu. Il y a un établissement fondé sous la direction de M. Melchior Kramp, sous le titre d'école-modèle. C'était une institution toute de bienfaisance dans son principe. On y forme des élèves pour la fabrication des dentelles. Cet établissement est en voie de prospérité et compte 143 élèves.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie de la passementerie et de la rubannerie, dans le Brabant?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — La passementerie est moins florissante qu'il y a quelques années ; les fournitures militaires étant beaucoup moins considérables depuis la paix.

La rubannerie n'a qu'un établissement dans la province, il est fondé depuis cinq ou six ans, et fait très bien, à en juger d'après le nombre des ouvriers qu'il emploie. Cependant ses produits devraient être protégés plus efficacement, attendu que l'Allemagne, qui fait le plus de concurrence en cet article, obtient chez elle la matière première à un taux moindre.

M. DONNY (*Ypres*). — La rubannerie d'Ypres est en souffrance. Elle ne peut soutenir la concurrence avec la rubannerie d'Allemagne.

M. LE MINISTRE. —On assure que les fabricants d'Ypres ne veulent pas changer leur manière de fabriquer, et que c'est là ce qui les empêche de lutter avec l'étranger. Pourquoi ne font-ils pas comme ceux de Bruxelles?

M. DONNY (*Ypres*). — Les procédés qu'on emploie à Ypres, sont exactement les mêmes que ceux dont on se sert à Bruxelles ; mais la rubannerie et surtout les cordons d'Allemagne, opposent au développement de cette industrie, en Belgique, une concurrence contre laquelle elle ne peut lutter. Je suis persuadé que la fabrique de rubans de Bruxelles n'est pas dans une position aussi avantageuse qu'on vient de le dépeindre ; des motifs fondés sur les renseignements les plus exacts, me portent, au contraire, à croire que cet établissement ne se trouve pas dans un état de prospérité réelle.

M. VANDERELST (*Bruxelles*).—Je ne puis juger de la situation de cette fabrique que par le nombre de ses ouvriers. Or, il va toujours en augmentant. Pourquoi la rubannerie du pays ne soutiendrait-elle pas la concurrence contre celle d'Allemagne, si la main-d'œuvre est ici à aussi bon marché qu'en Allemagne?

M. DONNY (*Ypres*). — Je ne crois pas que ces données soient exactes.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie de la carrosserie?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — Cette industrie est dans un état prospère ; elle fournit à la consommation du pays et exporte en Hollande.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'orfévrerie ?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — Cette industrie est florissante.

M. LE MINISTRE. — Et la fabrication des instruments de musique ?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — Cette industrie est également florissante, sauf pour quelques instruments d'une qualité supérieure et d'un prix très élevé, qui entrent d'ailleurs en très petit nombre dans le pays ; elle est en possession exclusive du marché intérieur. Nous avons cependant eu, il y a quelque temps, la faillite de l'un de nos grands fabricants de pianos.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation des fabriques de porcelaine et de faïence?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — Nous avons une fabrique de porcelaine qui tire de France sa matière première, c'est-à-dire, la terre nécessaire à sa fabrication. Nous avons une fabrique de faïence, qui emploie de la terre du pays.

M. LE MINISTRE. — La porcelaine de France ne fait-elle pas concurrence à celle du pays?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — Oui, parce que c'est un article de mode. La faïence anglaise nuit également à la vente de la porcelaine du pays.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation des raffineries de sucre?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — Il y en a deux à Bruxelles, qui sont dans une situation prospère.

M. LE MINISTRE. — N'y en a-t-il pas aussi à Gand?

M. DE COCK (*Gand*). — Oui; il y en a plusieurs qui travaillent beaucoup.

M. CATTEAUX-WATTEL (*Anvers*). — Celles d'Anvers travaillent également. Les raffineurs se plaignent des modifications apportées à la loi en 1838, qui les obligent à acquitter les droits de consommation sur le dixième de leur prise en charge. Cela restreint la quantité destinée à l'exportation et entrave, par conséquent, le développement de ce commerce qui aidait si puissamment à l'exportation des autres produits de nos industries nationales, surtout pour la Méditerranée et le Levant; le sucre raffiné formant pour ces contrées l'aliment principal des chargements.

D'un autre côté, les raffineries se trouvent surchargées d'une quantité d'autant plus forte de produits qu'elles sont forcées de déverser dans la consommation et qui vient faire concurrence au sucre de betterave. Je crois que ces deux industries se nuisent mutuellement. Si la loi était restée telle qu'elle était auparavant, si les raffineurs pouvaient exporter les produits de leur fabrication jusqu'à l'apurement total de leurs prises en charge, ils éprouveraient moins de gêne dans leurs opérations, et, par suite, la lutte entre les deux sucres étant moins vive sur le marché intérieur, il en résulterait un avantage pour l'industrie de la fabrication du sucre de betterave.

M. LE MINISTRE. — N'y a-t-il pas les mêmes plaintes à Gand?

M. DE COCK (*Gand*). — Oui.

M. GILSON (*Tournay*). — Les personnes qui défendent le sucre de betterave ne peuvent laisser sans réponse les observations de l'honorable M. Catteaux-Wattel.

Le Gouvernement a voulu frapper d'un impôt le sucre exotique. Or, il n'y a qu'une petite partie de ce sucre qui paie réellement l'impôt. C'est ce que la loi n'a pas voulu; c'est ce que le Gouvernement ne peut pas vouloir non plus. Il n'y a pas de matière plus imposable que le sucre. En établissant le rendement tel qu'il est maintenant, il en résulte que l'impôt ne rapporte que quelques

centaines de mille francs. La consommation présumée, déduction faite du produit de toutes les sucreries indigènes, doit être, en sucre exotique, de plus de 12 millions de kilogrammes.

Si l'impôt était perçu sur cette quantité, il produirait une somme énorme. Loin de là, il ne produit, comme nous venons de le dire, que quelques centaines de mille francs. La différence entre le chiffre réel de l'impôt et celui auquel il devrait arriver, forme une prime, un avantage en faveur du raffineur. C'est une véritable prime au profit d'une industrie et aux dépens d'une autre.

M. De Cock (*Gand*). — Il est de fait que le sucre de betterave ne paie aucun impôt. Si nous n'avions pas le sucre exotique, il est certain que le consommateur paierait le sucre bien plus cher qu'il ne le paie maintenant. Le sucre exotique qu'on exporte a payé un dixième. Le rendement est établi de telle sorte qu'il ne reste pour la consommation qu'un dixième qui lutte avec le sucre de betterave et le maintient à un taux raisonnable. La fabrication du sucre de betterave voudrait une protection qui lui assurât la possession exclusive du marché intérieur.

M. le Ministre. — Quelle est la situation de l'industrie de la fabrication des produits chimiques?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Cette industrie se soutient; elle ne demande qu'un droit sur plusieurs petits produits; ce sont certaines couleurs qu'on emploie dans la teinture, les chlorures, etc.

Les fabricants de sulfate et de sel de soude demandent une élévation de droits sur ce produit, parce qu'au taux actuel du droit, ils ne peuvent soutenir la concurrence avec les sulfate et sel de soude provenant de pays où le sel est à meilleur marché qu'en Belgique.

M. le Ministre. — L'industrie des toiles cirées se développe-t-elle?

M. Vanderelst (*Bruxelles*).—Cette industrie a fait des progrès sous le rapport de la fabrication. Mais la vente a diminué. Elle manque de débouchés; elle n'a pas remplacé celui qu'elle a perdu en Hollande.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — A Anvers, il y a deux établissements de ce genre. Cette industrie a fait quelques progrès.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Une industrie qui se rattache à celle-là est celle des cuirs laqués; elle est assez prospère.

M. le Ministre. — Quelle est la situation des teintureries?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Elle est assez favorable. Il y a dans les environs de Bruxelles des teintureries en rouge d'Andrinople; c'est une spécialité propre à cette localité. Plusieurs personnes prétendent que cela tient à l'eau.

M. le Ministre. — Nous passons aux raffineries de sel.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Nos raffineries de sel ne travaillent que pour la consommation du pays. Elles ont la possession exclusive du marché intérieur.

M. Kegeljean (*Namur*). — A Dinant et à Namur il existait et il existe encore

des raffineries assez nombreuses. Elles fournissent aux besoins du territoire cédé du Luxembourg. La séparation leur a porté un grand préjudice.

M. Orban (*Liége*).—La cession du territoire du Limbourg et du Luxembourg a également jeté la perturbation dans les raffineries de sel de la province de Liége.

M. le Ministre. — Dans quelle situation est l'industrie de la fabrication des machines?

M. De Cock (*Gand*). — Il y a à Gand deux établissements de cette nature. L'un est en voie de prospérité, et emploie un grand nombre d'ouvriers ; l'autre a été créé récemment.

M. Orban (*Liége*).— L'industrie de la fabrication des machines avait pris une grande activité au moment où l'industrie, en général, prenait un essor aussi extraordinaire que peu solide. Mais dès que les établissements ont été pourvus de machines, il a bien fallu s'arrêter ; cependant j'espère que cette industrie reprendra lors de l'établissement de la navigation à vapeur, parce que nos ateliers de machines seront en état d'y pourvoir, car ils ont fait leurs preuves en confectionnant d'excellentes machines locomotives.

M. le Ministre. — Il n'entre pas dans le pays de machines étrangères, sauf celles destinées à servir de modèles?

M. De Cock (*Gand*).—Non. Au moins pour la Flandre orientale, les machines sont faites dans le pays.

M. le Ministre. — La pêche maritime prospère-t-elle?

M. Valcke de Knuyt (*Ostende*).—Cette pêche n'a pas été prospère cette année. L'importation a été très grande. Elle est ordinairement de dix mille tonnes ; elle s'est élevée cette année jusqu'au chiffre de douze mille tonnes. Nous ne pensons pas que le poisson salé entre en fraude ; ce serait trop difficile, mais nous croyons qu'il n'est pas frappé d'un prix assez élevé. Quant au poisson frais, il s'en introduit en fraude une quantité considérable.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Nous avons peu de bateaux pêcheurs pour le poisson salé à Anvers. C'est Ostende qui possède ce commerce. Depuis un an cependant on paraît se livrer avec plus d'activité à la grande pêche.

M. le Ministre. — Quelle est la situation de la corderie?

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Cette industrie se borne aux besoins de notre marine. Nos corderies font très peu ou rien pour l'exportation. Cette industrie se borne à satisfaire aux besoins de la marine nationale et des navires qui fréquentent nos ports, ainsi qu'aux besoins des houillères et autres puits d'extraction.

M. le Ministre. — L'industrie de la fabrication du linge de table se soutient-elle à Courtray?

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Cette industrie est très souffrante.

Nous sommes exclus du marché de la France par des droits prohibitifs, et sur notre propre marché nous avons à lutter contre le linge de table d'Allemagne qui a plus d'apprêt, et qui est moins cher. Il a moins de solidité. Mais, pour un objet de luxe comme celui-là, on tient plus à l'apparence qu'à toute autre chose. Il serait d'une bien grande importance pour la plupart des industries du pays, et notamment pour celles de la fabrication du linge de table et de la toile en fil de lin, filé à la main, comme pour la fabrication des huiles, etc., que nous pussions obtenir l'union douanière avec la France; ce serait le moyen le plus efficace non-seulement pour améliorer presque toutes les industries souffrantes du pays, mais pour leur faire acquérir le degré de prospérité qu'elles avaient jadis. Le Ministère qui réussirait à obtenir cette union douanière aurait certes rendu le service le plus éminent et procuré le plus grand bienfait que l'industrie de la Belgique puisse désirer.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de la fabrication du tabac?

MM. VANDERELST (*Bruxelles*), DE COCK (*Gand*) et GILSON (*Tournay*) déclarent que cette industrie est prospère, qu'elle satisfait aux besoins de la consommation, et que quelques exportations ont lieu non-seulement par infiltration en France, mais encore par le commerce régulier.

M. LE MINISTRE. — L'industrie de la confection des toiles à voiles est-elle dans un état satisfaisant?

M. CATTEAUX-WATTEL (*Anvers*). — Cette industrie a fait quelques progrès. Nous avons un établissement à deux lieues d'Anvers. C'est en quelque sorte le seul établissement de ce genre. Il occupe au-delà de 200 ouvriers. Il obtient des résultats favorables. Une partie de ses produits sont exportés avec succès.

M. DE COCK (*Gand*). — Nous avons une fabrique de toiles à voiles à Belem, à deux lieues de Gand : c'est un établissement très ancien qui s'est beaucoup perfectionné.

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — Il y a un établissement du même genre à Tamise.

M. LE MINISTRE. — Quelle est la situation de l'industrie des tissus de soie?

M. CATTEAUX-WATTEL (*Anvers*). — Vous avez vu, Monsieur le Ministre, par le rapport de la Chambre de commerce d'Anvers, que cette industrie réclame peu de chose. Elle est restreinte au fil de soie et à la fabrication de la soie dite *noire* d'Anvers, qui est jusqu'à ce jour sans concurrente. Les étoffes de soie de mode ne se fabriquent pas à Anvers. Pour cette industrie, le Gouvernement n'a qu'à faire ce qu'elle lui a demandé, savoir : une réduction du droit d'entrée sur la soie brute et du droit de sortie sur la soie fabriquée. On conçoit difficilement qu'une industrie du pays ait à supporter de tels droits. Ce sont les seules réclamations que les fabricants d'Anvers aient chargé la Chambre de commerce de soumettre au Gouvernement.

M. LE MINISTRE. — Cette industrie est elle pratiquée dans d'autres parties du pays?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Oui, à Lierre. Cet établissement, sur lequel je ne pourrais pas donner des renseignements très positifs, paraît faire assez bien.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Nous n'avons jamais reçu de ses produits à Anvers.

M. le Ministre. — Maintenant vient une industrie qui intéresse plusieurs provinces, c'est l'industrie linière. Dans quelle position se trouve-t-elle ?

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — D'après tous les rapports, la filature à la main est dans une grande souffrance.

M. le Ministre. — Quels motifs assignez-vous à cet état de choses ?

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Nous attribuons cette mauvaise position de l'industrie linière à la cherté de la matière première et au défaut d'exportation. Il nous semble que tant que nous n'aurons pas une préférence sur l'étranger quant à la matière première, il nous sera impossible de lutter avec les fabricants étrangers. Si nous avions un avantage, nous pourrions lutter contre les fabriques étrangères qui nous enlèvent nos matières premières et nous opposent leurs produits en concurrence avec les nôtres.

Il est assez connu que dans les autres pays de l'Europe, on n'agit pas ainsi.

M. le Ministre. — Pensez-vous que les Anglais, qui nous font une si rude concurrence, aient absolument besoin de nos lins ?

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*.) — Il est démontré qu'ils ne peuvent s'en passer, à quelque prix qu'ils soient.

M. le Ministre. — Cette question est importante. Je voudrais qu'elle fût l'objet d'une discussion.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Ceux qui réclament des droits élevés à la sortie des lins bruts croient que l'industrie linière en Angleterre ne peut se passer d'une certaine qualité de lins que produit la Belgique. Je suppose que l'on veut parler de la meilleure qualité qu'on recueille en Belgique, c'est-à-dire des lins blancs des bords de la Lys. Mais, cette espèce de lins, on peut l'estimer au plus au tiers de la récolte générale des lins. Or, d'après la statistique d'Angleterre, l'importation des lins de Belgique monte à peu près à 6 p. %, année commune, de l'importation générale. Ainsi, ces lins de première qualité de Belgique entreraient dans la fabrication des toiles en Angleterre, dans une proportion de 2 à 3 p. %. Je demande si là peut être la source de la prospérité de la fabrication des toiles en Angleterre.

Lors du séjour de la Commission d'enquête à Anvers, il lui a été donné communication d'un article d'un journal anglais, où il est question de la demande d'un droit de sortie sur les lins de Belgique. Dans cet article, on considère cette mesure, si elle était prise par le Gouvernement belge, comme une prime accordée à l'agriculture anglaise. On cherche à introduire en Angleterre la culture des bonnes qualités de lins. On sait que l'Irlande produit plus de lins que la Belgique. On cherche à protéger cette culture. Plus on apportera d'en-

traves à la sortie des lins belges, plus on encouragera la culture des lins en Irlande, et le temps viendra où l'on pourra se passer des lins belges. Je ne pense pas que la libre sortie des lins soit la cause des souffrances de l'industrie linière en Belgique. Quelles que soient les mesures que vous prenez, quant à la sortie des lins, l'industrie linière n'en retirera aucun avantage. La fabrication anglaise ne souffrira que médiocrement de la privation des lins belges qu'elle n'emploie que dans une proportion minime, ainsi que l'établissent des statistiques dont on ne peut révoquer en doute l'exactitude. Si vous entravez la sortie des lins, la production diminuera de toute la quantité que nous prend maintenant l'Angleterre, car la production doit toujours finir par se mettre en rapport avec les besoins.

Si, en écartant la concurrence des acheteurs anglais, on pouvait se promettre sur les prix du lin teillé une baisse sensible qui puisse réagir dans une égale proportion sur la fabrication des toiles? mais alors il serait à craindre que cette baisse, si elle arrivait, ne fût que momentanée, car le cultivateur ne trouvant plus les mêmes avantages dans cette culture qui ne lui donne aujourd'hui qu'un bénéfice normal, il la restreindrait bientôt pour y substituer d'autres produits moins chanceux, et la hausse ne tarderait pas à s'ensuivre.

Il en résulterait qu'on aurait, de cette manière, porté un coup funeste et irréparable à l'agriculture, sans avoir obtenu aucun des résultats qu'on s'était proposés.

Ce qu'il faut à l'industrie linière pour sortir de l'état de marasme dont elle se plaint, c'est d'abandonner la vieille ornière dans laquelle elle se traîne péniblement, et de se lancer hardiment dans la voie du progrès où l'Angleterre, moins favorisée que nous, a su prendre les devants : ce n'est pas en jalousant cette puissance et en cherchant à la contrarier par de mesquines mesures, qui ne seront pour elle que des coups d'épingles, que nous pourrons arriver à notre but.

M. Vercruysse-Brunefl (*Courtray*). — Je diffère du tout au tout d'opinion avec M. Catteaux-Wattel. Il admet comme chose incontestable que les Anglais peuvent se passer de nos lins. Nous soutenons, nous, que c'est impossible. Par les relations que nous avons en Angleterre, par ce que nous ont dit quelques commissionnaires anglais, hommes de bonne foi, qui sont venus faire des achats chez nous, nous savons qu'il est absolument impossible aux Anglais de se passer de nos lins, et que c'est à l'aide de nos lins qu'ils parviennent à pouvoir faire emploi des lins de moindre qualité, d'autres pays. Sans nos lins ils ne parviendraient pas à faire des toiles qui puissent faire concurrence avec les nôtres. Quel que soit le prix, ils ne peuvent s'en passer. La preuve en est qu'aujourd'hui le lin est à un prix exorbitant et que cependant les Anglais, au lieu de diminuer, augmentent leurs achats.

M. Catteaux-Wattel croit que si nous établissons un droit de sortie sur nos lins, l'Angleterre et l'Irlande pourront augmenter leur culture, et que l'on parviendra à récolter dans ces pays des lins comme les nôtres. Je lui répondrai que la supériorité de nos lins a pour cause principale notre sol. On ne transporte pas le sol d'un pays à l'autre, et, quelques soins que l'on donne à une culture, on ne fait pas produire à un sol ce qu'il ne peut convenablement produire.

M. Catteaux-Wattel croit que l'établissement d'un droit de sortie fera diminuer la culture du lin en Belgique. Pour moi, je crois qu'un droit protecteur (car nous ne parlons pas de prohibition), n'empêchera pas les lins de sortir. Mais les fabricants étrangers payant en réalité la matière première 15 à 20 p. % plus cher que nous, ne pourront lutter avec nos fabricants avec le même avantage que s'ils ne payaient rien. Il résulte de là une protection efficace pour notre fabrication, sans nuire à l'agriculture, parce que j'ai la conviction intime qu'un droit de 15 à 20 p. % n'empêcherait pas la sortie du lin.

Si les lins étaient à bas prix, nous serions les premiers à dire qu'il faut laisser la sortie libre.

Je suis sûr qu'un droit de sortie ne fera pas cultiver moins de lins.

Au reste, la culture du lin n'est pas aussi avantageuse que l'on se l'imagine, et ce n'est pas dans les contrées où l'on cultive le plus de lin que les cultivateurs font les meilleures affaires. Quand le lin réussit, c'est une fortune pour le cultivateur; mais, malheureusement, sur quatre ans on ne réussit guère qu'une année, et cela ne suffit pas pour couvrir les frais énormes que coûte cette culture.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — La culture des lins est avantageuse maintenant, parce que la sortie en est libre. Mais si vous établissez un droit de sortie, il en sera autrement. En Hollande et en Prusse on cultive le lin sur une assez grande échelle. Ces deux pays réunis exportent le double de ce qu'exporte la Belgique. Certainement, si vous mettez des entraves à la sortie des lins, vous excitez les autres pays à produire la même qualité de lins que vous produisez. Je ne sais s'il est exact de dire que la Belgique produit des lins que les autres pays ne peuvent produire. Mais je sais que, s'il y a une différence dans la qualité des lins, cela ne tient pas seulement et uniquement au sol. Cela tient aussi à la manière de rouir les lins et aux eaux de la Lys préférables, pour le rouissage, à l'eau des mares où on le fait rouir dans d'autres pays. Enfin, je crois que les procédés qu'on emploie sont pour beaucoup dans la supériorité de nos lins, et il est évident que, ces procédés, on peut aussi les employer ailleurs.

M. Vergruysse-Bruneel (*Courtray*). — C'est surtout aux eaux de la Lys et à la nature du sol que nos lins doivent leur qualité particulière et leur supériorité. Ce qui prouve bien que les Anglais reconnaissent cette supériorité, c'est qu'ils n'ont jamais cessé de prendre nos lins, malgré leur cherté, et quoiqu'ils trouvent en Russie et ailleurs des lins à un prix bien inférieur.

M. Roels (*Ypres*). — Je suis de l'opinion de M. Catteaux. Mais lors même que vous établiriez des droits élevés à la sortie des lins, cela n'aurait qu'une influence très faible sur le prix de la toile, parce que la matière première n'entre que pour un tiers dans la toile en général, surtout la toile fine de Courtray; les deux tiers de la valeur consistent en ce qui est payé pour la main-d'œuvre.

M. Clavareau (*Verviers*). — Il serait très important de savoir pour combien la matière première entre dans la toile. Car, si ce qui vient d'être dit est exact, que signifient 10 p. % à la sortie de lins qui n'entreraient que pour 3 p. % dans la fabrication des toiles anglaises.

M. Roels (*Ypres*). — Pour les toiles nous ne pouvons soutenir la concur-

rence avec l'Angleterre que par la fabrication à la mécanique. En attendant cependant, si on établit un droit sur les fils de lin, à l'entrée, on favorisera par là la filature et le tissage des toiles à la main. Le fil de lin est pour ainsi dire libre à l'entrée. Il ne paie que $\frac{1}{2}$ et 1 p. °/o de la valeur.

M. Gilson (*Tournay*).—Notre arrondissement cultive aussi le lin. Nous avons la filature à la main et à la mécanique. Cette industrie de la filature du lin à la main souffre par la force des choses. Il est impossible d'empêcher ce bien ou ce mal. Pour moi, je dis que c'est un bien. Il doit arriver pour la filature du lin ce qui est arrivé pour la filature du coton et de la laine. Quoi que vous fassiez, vous n'empêcherez pas la filature à la main de tomber. Elle résistera peut-être pendant quelque temps encore pour la fabrication de la toile, parce que la toile se tissant et se filant en famille dans nos campagnes, et le plus souvent dans les instants de loisir que laissent les travaux agricoles, la main-d'œuvre y est comptée pour rien. Mais pour les autres branches de tissus, la filature à la main tombera. La filature à la main pour fileterie diminue aussi chaque jour d'importance. Voilà donc encore une partie que nous ne pouvons conserver. Déjà depuis longtemps toutes les fileteries de Lille se servent exclusivement de fil à la mécanique. Vous ne pouvez empêcher cela. Toutes les fabriques de Tournay, en tisseranderie, n'emploient que du fil à la mécanique. Il y a pour cela une excellente raison qui a été donnée plusieurs fois, mais à laquelle on n'a pas fait assez d'attention. Dans la filature à la main, il est impossible de trouver une partie du fil de quelqu'importance, qui présente même qualité et même nuance. Les fils à la main sont exposés sur nos marchés par petites bottes; c'est le produit du travail de la semaine, et il faut bien que la fileuse en fasse argent pour ses besoins. De là, la nécessité de réunir pour former un tout ou seulement une quantité suffisante à une pièce d'étoffe, les paquets les plus ressemblants et pour la nuance et pour la finesse; mais jamais on ne réussit à assortir parfaitement : c'est une chose impossible, puisqu'il y a plusieurs lins et plusieurs fileuses. La filature mécanique, au contraire, agit sur des masses de même lin et la régularité du fil est constamment la même. Sous ce rapport, ce dernier fil offre donc de grands avantages pour la fabrication des étoffes en général. Aussi, on n'en emploie plus d'autres à Roubaix et à Tournay.

M. le Ministre (s'adressant à M. Gilson). — Ne pourriez-vous ajouter deux mots au sujet de la filature à la mécanique qui existe à Tournay?

M. Gilson (*Tournay*). — Après vous avoir dit que la filature à la main ne peut résister, je vous donnerai un exemple de ce que peut la filature à la mécanique. L'établissement de ce genre qui existe à Tournay peut être cité en première ligne. C'est peut-être celui du pays qui marche le mieux. M. le Ministre, qui l'a visité, a vu qu'il n'y a pas d'établissement mieux monté. Cette filature expédie presque tous ses produits vers la France. Ils servent à la fileterie. Si les droits étaient augmentés à l'entrée en France, comme on l'a craint, ce bel établissement serait perdu pour nous. Les propriétaires de cette filature en ont une autre à Lille. Toutes leurs exportations étant vers cette ville, ils se proposent d'émigrer si les droits étaient doublés. Ce serait une calamité pour notre ville; car cette filature occupe un grand nombre de bras. Nous

avons d'ailleurs besoin de filatures à la mécanique, et nous sommes à regretter que des mesures de douanes plus efficaces ne soient venues depuis longtemps pour fixer la clientèle de l'établissement remarquable dont nous parlons, en Belgique plutôt qu'en France. Depuis plusieurs années il s'introduit chez nous une certaine quantité de fil anglais. Moi-même j'ai été forcé d'employer ce fil quelquefois et je l'ai regretté; nous ne devrions employer que le fil du pays. Mais s'il faut favoriser la filature à la mécanique, il faut aussi favoriser la culture du lin. En opposition avec la Chambre de commerce de Courtray, je pense qu'il faut tout mettre en œuvre pour accroître la culture du lin, comme celle de la betterave, parce que ces deux cultures doivent augmenter la valeur du sol. Je ne crains pas que la culture du sol prenne un trop grand développement. C'est un grand bien que les Anglais nous enlèvent nos lins. Je voudrais que cette exportation fût triplée. Alors nos fileuses, qui jadis filaient à la main, trouveraient une occupation dans les préparations si nombreuses qu'exige le lin.

Je demande donc la libre sortie des lins. Les renseignements donnés par l'honorable M. Catteaux-Wattel me confirment dans mon opinion. Si nous imposions nos lins à la sortie, le lin se cultiverait sans doute avec succès sur la frontière française où le terrain est le même; cette culture serait favorisée en France, la France aurait ainsi une ressource que nous pouvons conserver. Bien d'autres contrées encore profiteraient de l'énorme faute que nous commettrions.

M. Clavareau (*Verviers.*) — Je me rallie à l'opinion de M. Gilson, qui a jeté un grand jour sur la question, et qui a mis le doigt sur la plaie. Je conseillerai aux fabricants de Courtray de renoncer à des droits de sortie sur les lins et de demander plutôt une augmentation des droits d'entrée sur les fils et les toiles; car il est évident qu'apporter des entraves à la sortie des lins, c'est favoriser cette culture en Angleterre et en France. En effet, si vous empêchez vos lins de sortir, il y aura plus de terres cultivées en lins dans ces deux pays.

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Quant aux fils, dans l'intérêt de l'industrie linière, il faut, sinon prohiber tout, du moins mettre des droits très élevés à l'entrée des fils étrangers. Je dirai que le fil à la main, qui sert à la fabrication du fil retors, est préféré, d'après les expériences qui ont été faites. La fabrication du fil retors augmente chez nous. Dans la plupart des commandes qui nous sont faites, on nous fait la condition d'employer du fil filé à la main. Ainsi en Espagne (j'ai vu une lettre qui le prouve), on reconnaît la supériorité de nos fils à la main, on trouve qu'ils sont plus forts et qu'ils résistent mieux que les fils à la mécanique. Il est certain que pour les toiles, le fil à la main est bien préférable. Sous le rapport du prix, la toile à la mécanique concourt avec la nôtre; mais sous le rapport de la solidité et de la beauté du tissu, nous avons un avantage marqué. Il serait donc déplorable qu'il nous fallût abandonner la fabrication à la main et adopter la fabrication à la mécanique; car nous serions alors les égaux de tous les pays; tandis que la fabrication à la main nous assure une supériorité incontestable. C'est à nous que s'adressent tous ceux qui tiennent à la solidité de la toile. Aujourd'hui même, si l'industrie des toiles est en souffrance, ce n'est pas qu'on n'en veuille pas. On en demande, mais on n'en

trouve pas suffisamment en bonne fabrication, parce que nos fabricants perdent à travailler. Les toiles fines nous sont beaucoup demandées de Paris, parce que déjà on commence à revenir des toiles à la mécanique. Vous avez vu les rapports de nos agents consulaires à Rouen et à Bordeaux. Ce que dit notre consul à Rouen, est l'exacte vérité. Je connais la place de Rouen. Là nos toiles à la main sont préférées. La substitution de la fabrication à la mécanique à la fabrication à la main serait, pour les deux Flandres et le pays en général, un véritable désastre dont les suites malheureuses seraient incalculables ; l'agriculture dans les Flandres en serait elle-même la première victime. Voici sous quel point de vue.

Dans nos campagnes, le filage et le tissage de la toile à la main occupent un grand nombre de bras, de sorte que dans les moments que les travaux agricoles l'exigent, nous avons une grande population à y employer, et c'est à force d'engrais et surtout par le grand nombre de bras dont on peut disposer aux moments opportuns, que l'agriculture dans les deux Flandres doit la prospérité et la perfection où elle est parvenue. Si nous renonçons à la fabrication à la main, cette population sera en partie obligée de s'expatrier pour chercher des ressources dans d'autres pays, car c'est dans les villes qu'aura lieu la fabrication à la mécanique : elle ne sera donc pas pour nos campagnes une compensation.

M. LE MINISTRE. — La question n'est pas de savoir s'il faut tuer la fabrication à la main (car cela n'entre dans la pensée de personne), mais de savoir s'il est dans l'intérêt général du pays d'accorder un avantage à la fabrication du fil, et si l'avantage qu'on réclame atteindrait le but qu'on se propose.

M. VERCRUYSSE-BRUNEEL (*Courtray*). — Ce que je viens de dire, Monsieur le Ministre, prouve suffisamment que j'ai la conviction intime qu'il est de toute urgence d'accorder une protection spéciale au filage du lin et au tissage de la toile *à la main*. Le droit que nous demandons à la sortie du lin serait d'ailleurs également avantageux à la fabrication mécanique du pays.

M. PIRMEZ (*Charleroy*). — Je ne comprends pas, en supposant même que vous parveniez à faire baisser le prix du lin, comment vous avantageriez la filature à la main en présence de la filature à la mécanique. L'ouvrier est en concurrence avec les machines et vous ne pouvez empêcher que celles-ci ne profitent de la baisse tout autant que l'ouvrier lui-même. Ainsi donc, quelques mesures que vous preniez, jamais vous n'améliorerez par là le sort de l'ouvrier. Il ne gagnera jamais que le prix de l'utilité que donne son travail mis en regard des machines. Que le lin diminue de moitié, la journée de l'ouvrier ne sera pas augmentée. Les machines feront toujours à l'ouvrier une concurrence à laquelle il ne pourra résister.

Vous dites qu'on préfère la toile à la main ; je le veux bien, quant à la qualité. Mais c'est relativement à son prix qu'on ne la préfère pas. Quand votre toile à la main durerait le double de celle à la mécanique, si j'ai pour le même prix deux aunes à la mécanique et une aune à la main, je préférerai la toile à la mécanique. Quand on parle de la qualité, il faut la mettre en rapport avec le prix.

M. le Ministre. — Vos sympathies, Monsieur Vercruysse-Bruneel, sont, et à juste titre, pour la filature à la main. Êtes-vous assuré que le moyen que vous indiquez serait efficace? Si l'on établit un droit de sortie de 10 p. %, ne résultera-t-il pas de là que la fabrication à la mécanique prendra une plus grande extension dans le pays et que l'industrie de la fabrication à la main éprouvera toujours le même malaise ?

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Je ne le pense pas. Le droit de sortie sur la matière première constituera en notre faveur un avantage qui nous permettra de lutter contre l'industrie étrangère. Nous ne voulons pas empêcher la sortie des lins; nous ne voulons pas que la sortie des lins soit plus prohibée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Les lins sont plus chers depuis deux ans qu'on ne les a jamais vus depuis 40 ans. Ils ne sortent pas moins pour cela. Ils sortiront donc encore malgré les droits de sortie. Mais, je le répète, ce droit de sortie constituera un avantage en notre faveur.

M. Donny (*Ypres*). — Cette question a été souvent agitée au sein de la Chambre de commerce d'Ypres; à plusieurs reprises aussi, le Gouvernement nous a fait l'honneur de nous consulter à cet égard, mais jamais la Chambre n'a osé se prononcer, en présence des deux grands intérêts que cette question importante divise. Je crois d'autant moins pouvoir prendre l'initiative en cette circonstance, qu'ayant été principalement délégué pour répondre à des questions analogues à celles posées par la Commission d'enquête parlementaire, et qu'à l'occasion de cette enquête, les Chambres ayant été expressément invitées, par M. le Ministre lui-même, à s'abstenir de tout développement de système ayant trait à l'industrie linière, une Commission spéciale étant chargée de cet objet, la Chambre de commerce d'Ypres, dans la pensée que le même esprit présiderait à cette réunion, m'a positivement enjoint de me tenir en dehors de cette question. En conséquence, non-seulement je m'abstiendrai de voter, mais encore je m'opposerai à ce qu'on aille aux voix sur cette question importante, notre décision pouvant exercer une influence fâcheuse sur le sort de cette industrie elle-même.

M. Delecluze (*Bruges*). — Dans notre arrondissement, la culture des lins a pris une grande extension. Un droit de sortie porterait à notre arrondissement un préjudice considérable. C'est là-dessus qu'est fondée l'opposition de la Chambre de commerce à l'établissement de tout droit de sortie.

M. Hubert-Montville (*Limbourg*). — Cette question a fait, ce me semble, un grand pas. M le délégué de la Chambre de commerce de Courtray convient que la fabrication à la main ne peut soutenir la concurrence avec la fabrication à la mécanique. Elle ne demande pas de droits protecteurs contre les mécaniques du pays. Ainsi le malaise de cette industrie sera toujours le même, car, si vous grevez la fabrication étrangère à la mécanique, la fabrication à la mécanique du pays, ainsi protégée, prendra de grands développements et se trouvera dans une position plus avantageuse encore que l'industrie étrangère contre laquelle la fabrication à la main, de ses propres aveux, ne peut lutter avec succès. Il est donc impossible de maintenir cette dernière industrie dans un état prospère; elle doit infailliblement aller se briser contre le progrès.

M. Orban (*Liége*). — L'industrie du filage du lin à la main doit avoir sa révolution, comme le coton, la laine, etc., ont eu la leur. Chaque invention ou perfectionnement doit avoir son cours. Cela est inévitable. Lorsqu'il est utile, toute résistance, tout retard à l'emploi en Belgique des moyens mécaniques dont il est fait usage à l'étranger, est une perte pour le pays.

Sans doute ce changement de moyens de fabrication peut causer des maux, mais ils ne sont que momentanés. La population ouvrière ne tarde pas à trouver des moyens d'existence dans l'emploi du nouveau mode de fabrication, dont l'importance s'accroît en rapport avec le bon marché des produits.

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Le lin ne peut être comparé ni au coton ni à la laine. La fabrication à la mécanique de tissus de laine et de coton a une grande supériorité sur la fabrication à la main. C'est l'inverse pour le lin. Si la fabrication du lin à la mécanique était perfectionnée de manière à faire aussi bien ou mieux que la fabrication à la mécanique, alors on pourrait être contraint de renoncer à la fabrication à la main. Mais nous sommes loin d'en être là. Nous avons une supériorité réelle. Si nous adoptons la fabrication à la mécanique, nous sommes assimilés à tous les pays de l'Europe, car le travail des mécaniques est le même partout.

M. le Ministre. — Cette question de l'établissement d'un droit à la sortie des lins a eu un grand retentissement. Elle intéresse plus de la moitié du pays. Il y a une commission qui s'en occupe spécialement. Le Gouvernement ne se décidera pas à cet égard sans un mûr examen, et il attendra les lumières de cette commission. Mais il n'en sera pas moins intéressant pour le Gouvernement d'avoir votre opinion sur cette question, dont vous vous êtes sans doute occupés tous. Je vous prierai de vouloir bien la faire connaître.

M. De Cock (*Gand*). — Dans l'enquête, la Chambre de commerce a surtout insisté pour qu'on encourageât le travail du lin à la machine. Cette industrie est dans un état de stagnation, par suite des droits élevés établis par la France. La Chambre a insisté pour que le Gouvernement fît des démarches pour obtenir de nos voisins la diminution de ces droits.

M. Corbisier (*Mons*). — Mon opinion et celle de la Chambre de commerce de Mons sont conformes à celle de MM. Gilson et Catteaux-Wattel. La Chambre de commerce de Mons a pensé qu'un droit de sortie nuirait également aux tisserands et aux agriculteurs; elle a développé cette opinion dans un mémoire qu'elle vous a adressé, Monsieur le Ministre.

M. Pirmez (*Charleroy*). — C'est également l'opinion de la Chambre de commerce de Charleroy.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — La Chambre de commerce de Bruxelles a examiné cette question sous plusieurs points de vue. D'abord elle a considéré que nous avons peu d'exportations, que nous n'en avons pas assez pour solder l'étranger, et que nous en aurons moins encore si l'on établit un droit de sortie, parce qu'on craindra de cultiver le lin. Elle a considéré aussi que c'est une industrie agricole qui emploie une grande main-d'œuvre, et que, grâce à elle,

les terres se louent à un intérêt très élevé. Enfin, que cette culture est celle de la petite propriété, et que, comme il n'y a pas de pays où la propriété soit plus morcelée que dans le nôtre, c'est un motif pour la favoriser.

M. Stappaerts (*Louvain*). — La Chambre de commerce de Louvain pense qu'un droit de sortie nuirait à l'industrie agricole, en ce que la culture du lin, qui est très avantageuse, aurait lieu sur une moindre échelle.

M. Dubois (*Luxembourg*). — La province du Luxembourg est entièrement désintéressée dans cette question.

MM. Donny (*Ypres*) et Valcke de Knuyt (*Ostende*) déclarent vouloir s'abstenir dans cette discussion, parce qu'ils n'ont pas reçu de mission de la Chambre dont ils sont les délégués, et parce qu'ils ne croient pas avoir à énoncer dans cette réunion leur opinion industrielle.

M. le Ministre.—Abordons maintenant la question cotonnière. Quelle est la situation de l'industrie cotonnière dans le ressort des diverses Chambres de commerce?

M. Gilson (*Tournay*). — La fabrication des tissus compte plusieurs genres dans l'arrondissement de Tournay.

Il y a une partie qui nous est commune avec Bruxelles et St-Nicolas ; ce sont les cotonnettes, les siamoises et quelques articles de coton pour vêtements de femme. Pour ce qui concerne l'arrondissement de Tournay, cette fabrication est loin d'être prospère. Autrefois nous exportions à Java les articles que nous venons de citer et plusieurs autres imités des Anglais et dont le débit nous était assuré. Depuis 1830, cette exportation a cessé, et, par suite, cette branche de fabrication a souffert. MM. les délégués des Chambres de commerce de Bruxelles et de St-Nicolas confirmeront que ce genre de tissage a diminué d'importance.

Il en est un autre qui a pris de l'accroissement et qui est devenu une des branches importantes de notre industrie locale. Je veux parler des étoffes dites *de Roubaix*, et à l'usage des vêtements d'été. Cette fabrication nous est commune avec les villes de Courtray, Mouscron et Menin.

Les produits similaires étrangers sont frappés d'un droit au poids qui est assez élevé. L'expérience faite sur cet article prouve que, quand une industrie est protégée par des droits élevés, elle fait des progrès ; car nous jouissons pour cet article du marché intérieur. C'est à ce point que les négociants français établis en Belgique, qui s'approvisionnaient autrefois en France, achètent maintenant exclusivement chez nous, et nous croyons pouvoir ajouter qu'ils le feraient encore avec des droits de douane moins élevés, car plusieurs de nos articles ne le cèdent en rien à ceux de l'étranger.

Il n'en est pas de même pour les tissus en fil de lin. Ils sont frappés d'un droit de 10 p. °/°, réduit par la manière dont est faite la déclaration, à 7 ou 8 p. °/°. Ce droit, qui suffirait pour un article courant, est insuffisant pour un article de mode.

Il me reste à parler d'une autre espèce de tissus : ce sont les tissus en laine, genre de Roubaix, et c'est particulièrement pour ceux-là qu'il reste tant à faire dans le pays. On a vainement sollicité jusqu'ici une protection de douanes

en faveur de cette branche d'industrie. Déjà il a été dit quelques mots des mousselines-laines, mais ce n'est pas là le seul article qu'il eût été facile d'importer chez nous ; il en est une foule d'autres et notamment les tissus légers pour robe qui, depuis quelques années, font toute la prospérité de Roubaix. Dans cette ville, plus de cinq mille métiers *Jacquart* battent pour ainsi dire jour et nuit. Chez nous on en compte jusqu'à *cinq*, et pourtant nous nous trouvons dans une position presqu'aussi avantageuse ; la matière première et les ouvriers ne nous manquent pas. Des essais ont été faits ; moi-même j'en ai fait quelques-uns, mais je n'ai point été encouragé à y donner quelques développements. Au début d'une industrie nouvelle une protection quelconque est indispensable, et nous ne l'avons point eue.

L'honorable M. Clavareau vous a dit que les étoffes légères étaient introduites pour la prime d'exportation accordée par la France. Cela est vrai, ou la différence est si minime qu'elle ne signifie rien. La Chambre de commerce de Tournay a remis une note où elle établit qu'il n'y a qu'une différence de 1 1/8 p. %. A la première vue le droit paraît élevé, il est de fr. 180. Mais si vous considérez qu'une robe en étoffe légère ne pèse que 6 à 8 hectogrammes et qu'elle a une valeur proportionnelle assez considérable, vous comprendrez que le droit d'entrée, déduction faite de la prime, est nul ou presque nul. Nous sollicitons vivement une révision du tarif. En favorisant la fabrication des tissus légers, on favorisera, par une conséquence nécessaire, la filature aux *Mull Jenny* de la laine peignée, et c'est encore une branche pour laquelle nous sommes en arrière. Elle a fait des progrès considérables à Roubaix ; en un instant une majeure partie de filatures en coton s'est trouvée transformée en filatures en laine.

Dans l'état actuel du tarif, cette industrie ne peut s'établir, la prime d'exportation de France étant supérieure au droit d'entrée en Belgique. Il résulte de là que la laine filée française est à meilleur marché à Tournay qu'en France.

M. Clavareau (*Verviers*). — Le droit d'entrée est de fr. 60. La prime d'exportation est de fr. 80. L'avantage est donc de fr. 20.

M. Gilson (*Tournay*). — Il est évident, d'après cela, que le droit d'entrée devrait être augmenté.

M. Roels (*Saint-Nicolas*). — Cette branche d'industrie souffre beaucoup. A l'intérieur comme à l'extérieur, les cotonnettes et autres fabricats du district de St-Nicolas ont la concurrence de l'Allemagne. Si l'on diminuait les droits d'entrée sur les fils de cotons fins, les fabricants pourraient soutenir dix concurrences, ce qui est impossible pour le moment, parce que les Allemands ne paient à l'entrée sur les fils de coton fins n° 80 et au-delà, qu'ils reçoivent également de l'Angleterre, que 5 à 6 p. %, tandis que nous payons de 30 à 32 p. %.

M. le Ministre. — N'y a-t-il pas à Verviers des établissements où l'on fabrique des tissus de laine peignée ?

M. Clavareau (*Verviers*). — Il y a une fabrique, celle de M. Pastor. Mais

cela ne marche pas. M. Cockerill a monté plusieurs établissements de ce genre, dans lesquels je crois que la Banque de Belgique est intéressée.

Ce serait un grand bien pour le pays en général et pour Verviers en particulier, si ces établissements réussissaient. Mais, avant tout, il faudrait une majoration de droits sur les tissus étrangers.

M. le Ministre. — Quelle est la situation de l'industrie de la construction des navires ?

M. Delescluze (*Bruges*). — On a construit quelques navires chez nous. Maintenant ces constructions ont cessé.

M. le Ministre. — Cette industrie était-elle plus prospère avant la révolution?

M. Delescluze (*Bruges*). — Non. C'était principalement pour des maisons d'Anvers que l'on construisait chez nous. Sous ce rapport, les besoins d'Anvers étaient plus grands qu'ils ne sont aujourd'hui.

M. De Cock (*Gand*). Si nous avions une protection plus spéciale pour les retours, les constructions des navires prendrait une grande extension.

M. Catteaux-Wattel. — La construction des navires est en rapport avec les besoins de la marine comme dans tous les pays. La construction de navires n'est pas très prospère; cela tient à ce que le commerce a peu de développement. Plus le commerce prendra de développement, plus la construction des navires en prendra aussi. L'un est en rapport avec l'autre. On ne construit pas de navires pour les laisser dans les bassins.

Depuis plusieurs années, on sollicite des droits sur les bois étrangers. Je crois que ce serait préjudiciable à l'industrie de la construction des navires, parce que nos forêts, si elles ne sont pas insuffisantes pour fournir les bois nécessaires aux constructions maritimes, sont pour la plupart situées à une trop grande distance des lieux de construction, ce qui occasionne des frais de transport si considérables, qu'ils ne permettent pas de les employer avec avantage. Si l'on veut favoriser ces constructions, il ne faut pas établir des droits de ce genre.

M. De Cock (*Gand*). — On a réclamé des droits sur l'introduction des bois étrangers. Mais la plupart des bois importés ne servent pas aux constructions maritimes. Quant aux bois de chêne, nos forêts suffisent pour les constructions maritimes.

M. Donny (*Ypres*). — Je ne saurais admettre que difficilement, que les chênes du pays coûteraient plus cher, rendus à Anvers, que ceux de l'étranger. Je désirerais que l'honorable préopinant voulût bien me donner quelques explications à cet égard.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Cela tient, comme je viens de le dire, à ce que le transport dans les ports de construction est moins cher pour les bois étrangers que pour les bois du pays. C'est pour favoriser ces derniers qu'on demande des droits sur les bois étrangers. Mais, ainsi, vous rendez les conditions de construction d'autant plus onéreuses pour la Belgique que pour les autres pays. C'est opposé au but que vous voulez atteindre; c'est détruire en

partie l'effet des primes affectées aux constructions navales, et rendre encore plus difficile la concurrence de notre marine avec celle des autres peuples.

M. Orban (*Liége*). — Les frais de construction des navires sont-ils plus élevés en Belgique qu'en Angleterre, en Hollande et en Amérique ?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Les frais de construction sont plus élevés dans ces trois pays que dans le nôtre.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Oui, à l'exception toutefois des États-Unis où l'on construit à meilleur marché. En Hollande les constructions sont telles, qu'on ne peut plus trouver ni chantiers, ni ouvriers pour y suffire. Quand on se dispute les ouvriers, la main-d'œuvre augmente; les frais de construction augmentent dans la même proportion et de là vient qu'avec des bois, la plupart à meilleur compte que dans nos ports, la construction navale y est plus coûteuse.

M. Stappaert (*Louvain*). — C'est dans l'intérêt des constructions maritimes qu'on demande la libre entrée des bois étrangers. Or, ces bois servent à autre chose qu'à la construction des navires. Il vaudrait donc mieux établir des droits, sauf à augmenter la prime pour la construction des navires.

M. le Ministre. — Quel est l'état actuel de l'industrie de la fabrication des huiles ?

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Cette industrie est dans un état de souffrance que nous attribuons à l'entrée des huiles de baleine et à la sortie de la matière première. La matière première est presque constamment à un prix plus élevé que la matière fabriquée. Alors tous ceux qui fabriquent doivent perdre.

M. le Ministre. — Comment pensez-vous que l'on pourrait remédier à cet état de choses ?

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — En mettant des droits très élevés à l'entrée des huiles de baleine et en trouvant des débouchés pour nos huiles qui sont frappées de droits prohibitifs à l'entrée de tous les pays qui nous avoisinent, et en imposant un droit à la sortie des graines oléagineuses du pays, d'après une échelle de proportion selon les prix plus ou moins élevés de cette première matière.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Ces réclamations ont été soumises à une commission dont j'ai fait partie, formée par le gouverneur de la province. Elle a conclu à ce que l'huile de baleine fût imposée au même taux que l'huile de graines, et à ce qu'on laissât libres l'entrée des grains étrangers et la sortie des tourteaux de colza.

M. De Cock (*Gand*). — Une commission a été chargée également à Gand, d'examiner cette question. Elle a opiné dans le même sens.

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Il ne faut pas oublier que nos agriculteurs ont un besoin indispensable de tourteaux de colza, qu'ils n'en ont jamais assez.

M. LE MINISTRE. — Vous avez entendu que plusieurs industries sont en souffrance. En 1834, 1835 et 1836, tous les rapports constataient une assez grande prospérité industrielle. A quelles causes attribuez-vous la crise qui a succédé à cet état de choses? La Belgique avait alors la même législation, elle était même moins protectrice que celle d'aujourd'hui.

M. DE COCK (*Gand*). — Vous avez l'industrie cotonnière, qui alors commençait à faire entendre un cri de détresse. Celle-là n'est pas changée. Quant aux autres, on leur avait donné une extension trop grande, et qui ne pouvait durer.

M. LE MINISTRE. — Ainsi, vous indiquez comme cause de la crise une trop grande extension donnée à certaines branches d'industrie.

M. CLAVAREAU (*Verviers*). — Il n'en est pas ainsi pour toutes.

M. GILSON (*Tournay*). — Je ne partage pas l'opinion de M. Pirmez pour les industries en général. Ainsi, pour les toiles peintes, nous ne produirions pas trop si nous avions le marché intérieur; nous ne livrons qu'une très faible partie de la consommation. La première chose que nous devons désirer, c'est d'arriver à une amélioration sous ce point de vue.

M. LE MINISTRE. — La question posée s'applique à toutes les industries. La plupart des industries ont donné des signes de prospérité. Mais il y a quelques exceptions. Il n'y a pas de pays où il n'en soit de même. Ne pensez-vous pas que la crise n'a pas pesé plus fortement sur la Belgique que sur les autres nations industrielles de l'Europe ?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — La Chambre de commerce de Bruxelles assigne plusieurs motifs à cette crise. Un de ces motifs est que beaucoup de capitaux se sont jetés dans de nouvelles entreprises qu'ils croyaient devoir rapporter de grands bénéfices et qui en ont rapporté peu ou point. Une autre cause, dans son opinion plus fondée, c'est la cherté des vivres. En admettant que l'augmentation soit de cinq centimes par jour pour chaque personne, cela fait 73 millions que l'on dépense de plus par année en Belgique pour la nourriture. Il est certain qu'il y a eu au moins cette augmentation depuis 1836. Les ouvriers avant tout doivent songer à se nourrir ; ce n'est qu'ensuite qu'ils songent à se vêtir. La somme qu'ils dépensent en plus pour leur nourriture, ils la dépensent en moins en achat d'étoffes.

M. LE MINISTRE. Vous indiquez deux causes. La crise américaine qui a fait le tour de l'Europe n'est-elle pas une troisième cause de l'état de souffrance de quelques industries?

M. CLAVAREAU (*Verviers*). — Je pense que l'Angleterre, la France et la Belgique se sont ressenties de cette crise.

M. PIRMEZ (*Charleroy*). — Je ferai remarquer que la crise est l'état permanent et général de l'industrie. Il doit en être ainsi parce qu'on peut produire infiniment plus qu'on ne peut consommer avec profit Il en résulte, comme je l'ai dit, un état de souffrance continuelle pour une multitude de personnes dans l'industrie. Il n'y a qu'une chose que l'on ne puisse pas en général trop

produire : ce sont les substances alimentaires, parce qu'elles ont le privilége de créer des consommateurs. Pour toute autre chose, la production est possible au-delà des besoins de la consommation.

On veut réserver à toute industrie le marché intérieur, et en même temps on veut que nous exportions. Mais vouloir exporter sans qu'on vous importe, c'est vouloir l'impossible ; car certainement vous ne donnerez pas à l'étranger vos marchandises pour rien.

M. Dubois (*Luxembourg*). — On peut exporter des produits fabriqués et importer des matières premières.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Si toutes les nations entendent le commerce de cette manière, cela revient exactement au même, il y a également une impossibilité ; d'ailleurs s'entend-on bien sur le mot matière première?

M. De Cock (*Gand*). — Nous recevons des produits fabriqués de pays où nous n'exportons rien, par exemple, de la France, de l'Angleterre, de l'Allemagne, qui ne reçoivent aucun de nos produits. Ils nous expédient par continuation leur trop plein.

M. Pirmez (*Charleroy*).—Quand bien même vous n'exporteriez rien dans ces pays (ce qui n'est pas exact), les importations de ces pays devraient être nécessairement payées par nos exportations dans d'autres pays.

M. Capitaine (*Liége*). — Je sens toute l'importance que M. le Ministre attache aux causes de la crise actuelle ; car, c'est en les étudiant qu'on peut espérer en prévenir le retour.

Quand la Chambre s'est occupée de cette question, elle l'a examinée mûrement La cherté des vivres et des céréales lui a paru être l'une des causes principales du malaise actuel. Les céréales sont arrivées à un tel taux que l'ouvrier est obligé de restreindre toutes ses dépenses, pour pourvoir à l'alimentation de sa famille. La Chambre a demandé sinon le retrait des lois sur les céréales et l'entrée du bétail, du moins des modifications susceptibles de rendre ces denrées moins élevées.

Un autre motif est l'inintelligence avec laquelle ont été faites un grand nombre d'entreprises. Des sociétés anonymes ont attiré l'argent des actionnaires en leur faisant espérer des bénéfices considérables. Dans notre province, les houillères et les fabriques de fer se sont multipliées d'une manière inconcevable. Non content de produire de la houille à l'excès, on a établi des hauts-fourneaux dans la même proportion. Les hauts-fourneaux ont été l'accessoire obligé des houillères; la houille a disparu dans la fabrication de fontes qui restaient sans débit. Il est résulté de là, que les houillères ont fini par refuser leur concours aux autres fabrications qui empruntent au charbon leurs moyens de production. Cette circonstance ajoutée à la cherté des vivres a considérablement augmenté les frais de la fabrication, et nous a enlevé les seuls éléments qui nous restaient pour pouvoir soutenir la lutte avec les nations rivales.

Il y a eu excès de production ; on a cherché à vendre ces fers. Mais la production avait été telle que la consommation n'en absorbait que le sixième. Ces fers sont restés invendus. C'est encore là une grande cause de malaise. Mais pour celle-là, l'industrie doit se l'imputer en partie.

On a demandé au Gouvernement de faire cesser cette crise.

Liége a indiqué comme moyen l'écoulement de nos produits par la Meuse. Cette rivière nous est, ainsi que pour la province de Namur, devenue inutile à l'exportation, tant sous le rapport des obstacles matériels que rencontre la navigation, que par les droits qui la grèvent.

Maintenant vient la question de la protection du marché intérieur. Mais, comme on vient de le dire, si l'on veut exporter, il faut permettre les importations. Voilà, indépendamment des autres causes déjà exposées, quelques-uns des motifs auxquels on doit attribuer la crise et qui ont amené le malaise général dont se plaint aujourd'hui la fabrication en général, parce qu'une crise d'une branche d'industrie réagit toujours sur les autres.

M. Corbisier (*Mons*). — Pour l'arrondissement de Mons, ces faits ne sont pas exacts. L'année la plus prospère, depuis 1830, a été l'année 1838. Les sociétés anonymes y ont produit un effet contraire à celui qui vient d'être indiqué; elles ont réglé l'exploitation; elles ont versé les capitaux où ils manquaient. Le développement n'a pas été excessif, car, en 1838, on n'a pas plus produit qu'avant la révolution.

Quant à l'industrie cotonnière et à l'industrie linière, elles se plaignaient en 1834 et auparavant. Je ne sache pas, depuis 10 ans, avoir entendu dire que ces industries ne se plaignaient point.

M. le Ministre. — Quand j'ai parlé de l'état satisfaisant des industries en 1834 et 1835, j'ai parlé en général. Il y avait alors et il y aura toujours des exceptions.

M. Corbisier (*Mons*). — Je dis ce que je sais pour l'arrondissement de Mons. Ce n'est qu'après 1835 que l'industrie des houilles est sortie de l'état de détresse où elle était depuis 1830.

M. Orban (*Liége*). — Je crois que la crise provient du surcroît de production qu'il y a eu en 1834 et 1835. On a pensé alors que l'industrie devait produire 10, 15 ou 20 p. %. Une masse de capitaux s'est portée sur la fabrication. Elle s'est ainsi trouvée chargée de sommes énormes. Les personnes qui avaient fait ces placements, non seulement n'en ont pas retiré les intérêts, mais perdront même une grande partie de leurs capitaux. On a construit des bâtiments d'une étendue considérable, on a acheté des machines, on a salarié des ouvriers à un taux très élevé, et lorsqu'on a reconnu que la situation n'était pas soutenable, parce que les produits ne s'écoulaient pas et occasionnaient des pertes, il a bien fallu s'arrêter. L'industrie ne rapporte qu'un intérêt ordinaire. La promesse d'intérêts très élevés n'est qu'un appât pour attirer des capitaux.

Je crois devoir signaler une autre cause de malaise. Par exemple : un fabricant s'occupe depuis longtemps d'un article, il y tient, mais cet article est remplacé par un autre d'un goût plus moderne, et le fabricant, quoique étonné que son article s'écoule beaucoup moins, parce qu'il est remplacé dans la consommation, continue sa fabrication, et charge ainsi le pays d'un produit qui ne se vendra pas. Cela arrive dans beaucoup de branches d'industrie dont la production est forcée au-delà de la consommation.

M. Donny (*Ypres*). — Oui, mais si du moins le marché intérieur était assuré à notre industrie, ses souffrances seraient moins grandes.

M. Capitaine (*Liége*) — Sans doute, il est des industries susceptibles de se développer dans le pays qui ne demandent que le marché intérieur. Mais ce résultat ne peut s'obtenir qu'aux dépens des grandes industries qui objecteront que l'on n'acquiert la possession exclusive du marché intérieur qu'en s'interdisant la faculté d'exporter. Il faut distinguer entre les industries qui sont nées viables et celles qui ne peuvent se soutenir que par des primes exagérées, et ne font que languir pour succomber ensuite. C'est la conséquence. (Réclamations).

M. le Ministre. — Ce n'est pas le vœu de M. Capitaine; si j'ai bien compris, il craint que l'étranger vous dise : « Si vous ne voulez rien recevoir de moi, je » ne veux rien recevoir de vous. »

M. le Ministre. — Assignez-vous d'autres causes à la situation actuelle de l'industrie?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — La fraude est plus forte qu'elle n'était autrefois. Il est connu qu'il arrive à Anvers des ballots de tissus qui sont déclarés en transit; ils sortent de Belgique par le bureau de West-Wezel, et la même nuit ils rentrent du côté de Turnhout.

M. le Ministre. — Ne semble-t-il pas que la fraude ne peut se faire ainsi que pour les objets soumis à des droits élevés? Les objets qu'on veut frauder, étant déclarés en consommation en Hollande, doivent y payer des droits.

M. De Cock (*Gand*). — Ils sont déclarés en Hollande en transit.

M. le Ministre. — Ce n'est pas probable. Une déclaration en transit ne donnerait pas au fraudeur toutes les facilités dont il a besoin.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Je crois que presque tous les tissus frauds viennent directement de l'étranger.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Je tiens les détails que je viens de donner d'une personne qui a été une des dernières à faire la fraude, et qui m'a dit qu'elle avait été obligée de la faire, parce que sans cela elle ne pouvait pas soutenir la concurrence.

M. le Ministre. — Croyez-vous que l'industrie agricole soit trop avantagée au détriment de nos autres industries?

M. Clavareau (*Verviers*). — C'est une question très importante. Nous avons demandé une révision de la législation des céréales. Il y a un rapport de la Chambre de commerce de Verviers sur cette question. Nous pensons qu'on pourrait diminuer le *maximum*. Malgré l'abondance de la récolte, les grains se maintiennent à un prix élevé. La population ouvrière en souffre beaucoup.

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Il est de fait qu'il ne reste rien des récoltes antérieures. S'il y avait deux ou trois moissons abondantes, les grains baisseraient. Mais tous ceux qui ont besoin, dans leur fabrication, de céréales des années antérieures, ne les trouvent qu'à un prix très élevé. Il n'est pas

étonnant, d'ailleurs, qu'il n'y ait pas de diminution, alors que la nouvelle récolte n'est pas tout à fait sur le marché.

M. Corbisier (*Mons*). — Je trouve que l'agriculture paie sa large part de l'impôt. Je ne pense pas qu'elle soit trop favorisée.

M. Stappaert (*Louvain*). — L'industrie agricole est la principale du pays. Je ne sais pas d'ailleurs ce qu'on pourrait faire pour faire baisser le prix des grains. La sortie des grains est prohibée. L'entrée du froment est entièrement libre. L'entrée du seigle n'est pas libre. Mais le seigle n'est pas trop cher en ce moment.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — La Chambre de commerce d'Anvers a également demandé la révision de la loi des céréales dans un but d'intérêt général. Avec le système qui nous régit, le commerce des grains doit être paralysé. En effet, le négociant des pays lointains qui aurait des grains à nous expédier, ne sait si, quand ils arriveront, ils ne seront par prohibés par suite de la baisse des prix. Alors il ne resterait que la ressource de mettre en entrepôt, et de subir les frais d'un long emmagasinage, car la France et l'Angleterre étant aussi régies par un système de bascule, il y aurait peu de chances de réexportations vers ces pays. La loi de 1834 a donc anéanti le commerce des grains. M. Stappaert dit que l'entrée des grains est libre en ce moment. Cela est vrai. Mais cet état de choses est très précaire. Les relations avec les étrangers qui alimentent nos entrepôts ont cessé par la loi actuelle, parce que les négociants qui n'ont qu'un bénéfice modéré en perspective, ne veulent pas, pour courir la chance d'obtenir ce bénéfice, s'exposer à des pertes considérables, comme celles qu'ils auraient à subir dans le cas où les grains se trouveraient exclus de la consommation lorsqu'ils arriveraient dans le pays.

Voilà le vice de la législation actuelle. La Chambre de commerce d'Anvers s'est constamment élevée contre cette législation.

On a attribué la crise industrielle qui nous afflige, à la cherté des céréales. Je crois que cette cause est très réelle. En effet, les ouvriers qui ne gagnent que de quoi vivre ne peuvent rien épargner pour d'autres besoins. Il résulte de là qu'il y a du trop plein dans les produits de nos manufactures.

Si le commerce des grains était libre, si nous avions pu conserver nos anciennes relations avec le Nord, nos entrepôts seraient restés bien approvisionnés, et les grains ne seraient jamais arrivés aux prix qu'ils ont atteints. Les ouvriers vivant à meilleur compte, auraient fait d'autres dépenses que celles de leur nourriture; par suite, diverses branches d'industrie auraient été moins souffrantes. Je crois donc qu'il devient urgent de modifier la législation actuelle. Cette urgence est tellement démontrée aux yeux de tout homme impartial et observateur, que si malheureusement notre dernière récolte n'eût pas été plus abondante que la précédente, notre pays, épuisé comme il l'était, se serait trouvé exposé à toutes les calamités d'une disette.

Un membre de notre Chambre de commerce, qui a des connaissances spéciales dans cette partie, a fait un mémoire en 1834, sur cette question. Il y démontre que la liberté de commerce qui précédait la loi de 1834, était le meilleur régulateur du prix des grains. Dans les années de disette il empêchait

une hausse exagérée, en déversant sur le marché du pays des quantités considérables. Dans les années d'abondance, ce commerce favorisait l'agriculture en exportant avantageusement ceux de ses produits qui excédaient les besoins de la consommation. Cela est établi par les mercuriales de vingt années. En mettant en regard les systèmes opposés, le système libéral et le système restrictif, il a été démontré que le système libéral pouvait seul satisfaire aux exigences de ces deux situations d'abondance et de disette. Je recommande à l'attention du Gouvernement ce mémoire qui a reçu aujourd'hui la sanction de l'expérience.

M. Orban (*Liége*). — Voici qui prouve le vice de la loi. En ce moment le seigle est frappé d'un droit de fr. 21 à l'entrée, et la sortie en est prohibée. C'est une véritable contradiction. En effet, si nous avons besoin de seigle, nous ne devons pas l'imposer à l'entrée. Si nous n'en avons pas besoin, nous devons le laisser sortir.

M. le Ministre. — C'est en effet un vice de la loi. Cela tient à ce qu'on n'a pas bien calculé le rapport du prix du seigle avec le prix du froment. Il résulte de là que la sortie du froment est entièrement libre, alors que le seigle paie des droits : c'est ce qui arrive à présent.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Vous avez demandé, Monsieur le Ministre, si on a parlé des distilleries sous le rapport de la production. Mais je crois que la loi actuelle des distilleries est vicieuse en ce que le genièvre entre dans la consommation à un prix modéré, et que cela démoralise la classe ouvrière.

D'un autre côté l'assiette du *draw-back* est mal établie et nuit à l'importation, à tel point que le genièvre hollandais se vend dans nos entrepôts au même prix que le genièvre indigène, sinon à meilleur marché. — Pour remédier à ce double inconvénient, il conviendrait de modifier la loi de manière à augmenter les droits de consommation sur ce spiritueux, et à faciliter l'exportation en accordant un *draw-back* plus considérable et en rapport avec ce qui se pratique en Hollande. Une pareille mesure aurait encore ces avantages, qu'elle procurerait un aliment précieux pour le chargement de ses navires à la sortie, car ce qui leur manque le plus, ce sont les marchandises d'encombrement.

Ce que j'ai dit au sujet des vins pour les frais de main-d'œuvre, de bouteilles, etc., que ces exportations laissaient dans le pays, peut très bien s'appliquer également aux genièvres.

M. De Cock (*Gand*). — Le système est tellement vicieux qu'on peut se procurer du genièvre en Hollande et le vendre aux exportateurs à aussi bon marché que le genièvre indigène. Le genièvre facilite nos exportations, en ce qu'il concourt, comme matière d'encombrement, au chargement de nos navires. Maintenant nous n'exportons que du genièvre de Hollande. Si nous pouvions acheter ici les grains au même prix que sur le marché de la Hollande, nous pourrions exporter une grande quantité de genièvre indigène ; cela serait dans l'intérêt de nos distilleries et de notre commerce extérieur.

M. Hubert Montville (*Limbourg*). — Nous ne pourrons jamais lutter avec le genièvre hollandais.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Vous ne pouvez désespérer ainsi de votre

industrie. Un armateur belge m'a dit d'ailleurs que du genièvre belge qu'il avait exporté, avait obtenu sur le marché de la Havane un prix plus élevé que le genièvre hollandais.

M. Delescluze (*Bruges*). — Cela est tellement vrai que nous exportons en fraude du genièvre de Bruges qui se vend en Zélande comme genièvre hollandais.

On paie des droits de sortie sur tous les vases dans lesquels on exporte le genièvre. C'est une anomalie d'autant plus forte que l'on perçoit encore un droit de sortie sur le genièvre même, de sorte que d'un côté le Gouvernement restitue le droit d'accise pour se le faire rendre d'une autre manière.

(La séance est levée à 9 heures et demie et renvoyée à demain 10 heures.)

Deuxième séance. — 29 septembre 1840.

La séance est ouverte à dix heures sous la présidence de M. le Ministre de l'Intérieur.

Sont présents :

MM.	Corbisier, délégué de la Chambre de commerce de	Mons.
	Gilson, »	Tournay.
	Pirmez, »	Charleroy.
	Orban, Capitaine, »	Liége.
	Clavareau, »	Verviers.
	Kegeljean, »	Namur.
	Montville, membre de la députation permanente du	Limbourg.
	Dubois, »	Luxembourg.
	Vanderelst, délégué de la Chambre de commerce de	Bruxelles.
	Stappaert, »	Louvain.
	De Cock, »	Gand.
	Roels, »	St-Nicolas.
	L. Delescluze, »	Bruges.
	Valcke de Knuyt, »	Ostende.
	Vercruysse-Bruneel, »	Courtray.
	Donny, »	Ypres.
	Catteaux-Wattel, »	Anvers.

Question de l'estampille et de la recherche à l'intérieur. — Discussion des autres moyens propres à assurer la répression de la fraude.

M. le Ministre. — Parmi les objets qui sont introduits en fraude dans le pays, on cite particulièrement les tissus. Comme moyen de faire cesser cette fraude, on a proposé de faire estampiller tous les tissus du pays. Je voudrais connaître votre opinion sur l'utilité et la possibilité pratique de cette mesure sollicitée par l'industrie de Gand.

M. De Cock (*Gand*). — L'industrie de Gand considère l'estampille comme le seul moyen de mettre un terme à la fraude. Elle invoque l'exemple de la France et de la Prusse, où ce système est admis et où il a produit d'heureux résultats.

M. Corbisier (*Mons*). — La Chambre de commerce de Mons a eu l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous adresser un rapport où elle combat de toutes ses forces le système de l'estampille; elle pense que cette mesure donnerait lieu à une

foule de vexations, qu'elle présente des difficultés telles qu'elle est presqu'impraticable, enfin que, loin de diminuer la fraude, elle l'augmenterait beaucoup.

L'honorable M. De Cock vient d'invoquer l'exemple de la France. Je sais bien que la recherche intérieure est autorisée en France; mais je ne pense pas que l'estampille y existe. C'est un point de fait que les auteurs de la proposition à la Chambre des Représentants n'auraient pas manqué d'invoquer, si l'estampille eût existé en France.

M. Gilson (*Tournay*). — La question de l'estampille a occasionné, dans la Chambre de commerce de Tournay, une assez longue discussion. On a mis en avant les vexations auxquelles pourrait prêter l'estampille et les mesures extraordinaires qu'elle nécessiterait. Après un mûr examen de ces objections et de la question en elle-même, la Chambre de commerce s'est prononcée en faveur de l'estampille.

Voici ses motifs :

La Belgique, par sa position topographique, ne peut être comparée à plusieurs puissances voisines ; nos frontières sont très étendues, très difficiles à garder. A raison de ces circonstances, il est pour ainsi dire impossible, avec les moyens actuels de surveillance, d'empêcher la fraude des objets qui, sous un mince volume, représentent une grande valeur. Les toiles peintes, surtout les toiles de Suisse présentent, sous un petit volume, une telle valeur qu'il est impossible d'en empêcher la fraude à un point suffisant pour favoriser l'industrie du pays. Je puis en dire autant d'une foule d'articles dont la fraude présente les mêmes avantages. S'il est vrai qu'il faille pour la prospérité du pays conserver le marché intérieur, on doit admettre l'estampille pour les toiles peintes et autres tissus ; car nous sommes convaincus que cette mesure peut seule nous assurer ce résultat.

Les objections contre l'estampille sont nombreuses, quant à la recherche à l'intérieur qui en est la conséquence. Mais qu'on ne s'exagère pas cette mesure. On sait très bien que, dans l'état de notre législation, cette recherche intérieure est permise et qu'on en use très rarement, et seulement quand on est certain de la fraude.

Sous le Gouvernement sous lequel nous vivons, les abus ne peuvent être nombreux. Le Gouvernement n'ira pas de gaîté de cœur recourir à la recherche intérieure, qui a toujours quelque chose de pénible. Cette recherche est dans la loi pour certains articles ; on n'en fait pour ainsi dire pas usage. Il en sera de même quand nous aurons l'estampille. On n'aura recours à la recherche intérieure que quand on ne pourra faire autrement, et quand on sera certain de la fraude.

M. Pirmez (*Charleroy*). — La Chambre de commerce de Charleroy s'est prononcée contre l'estampille, non-seulement dans cette occasion, mais dans tous les cas où la question lui a été soumise, et notamment en 1835, lorsque la question cotonnière a été agitée à la Chambre des Représentants. Elle a pensé que la recherche intérieure serait envisagée comme une grande tribulation, dans un pays où l'on n'est pas accoutumé à de telles mesures. Si la Belgique n'a pas su se créer des ressources considérables, si son budget ne peut être

facilement augmenté, c'est parce qu'elle repousse la recherche intérieure et l'exercice des droits réunis; c'est parce qu'elle veut que le domicile du citoyen soit inviolable.

Si vous admettez la recherche à l'intérieur, il vous est possible d'augmenter les ressources du Gouvernement d'une manière considérable, parce que vous pouvez frapper de droits modérés une infinité de choses consommables. On a souvent pensé à cette question, et toujours il a été reconnu que la résoudre affirmativement c'était admettre la violation du domicile du citoyen. C'est là un mal bien autrement grand que celui que vous voulez empêcher, qui est la fraude des tissus. On a toujours reculé devant cette possibilité d'augmenter les ressources, expressément à cause de ces recherches dans le domicile du citoyen que nous avons voulu conserver entièrement libre. Comparez les deux avantages de conserver libre le domicile du citoyen et d'empêcher la fraude des tissus, et dites si l'on peut hésiter. Je ne sais jusqu'où iraient ces recherches. Peut-être les maisons particulières même y seraient-elles soumises. Il n'y aurait plus aucune sécurité. Par ces considérations la Chambre de commerce de Charleroy, à l'unanimité, s'est prononcée contre l'estampille.

M. Corbisier (*Mons*). — C'est également à l'unanimité que la Chambre de commerce de Mons a repoussé l'estampille.

M. Orban (*Liége*). — La Chambre de commerce de Liége repousse également l'estampille, parce que cette mesure donnerait lieu à des violations de domicile, incompatibles avec nos institutions libérales et contre lesquelles on réclamerait de toutes parts, et ensuite parce qu'elle présenterait des difficultés d'exécution insurmontables. Ainsi, une pièce de tissus arriverait dans un magasin, il faudrait l'estampiller. Mais lorsqu'on vendrait à des détaillants des coupons de cette pièce, il faudrait de nouveau les estampiller. L'estampille s'étendrait ainsi à l'infini, et il faudrait dans chaque endroit des bureaux d'estampillage.

Après cela, je ne pense pas, comme M. Gilson, que tout soit fait pour la douane. Je crois qu'il reste encore quelque chose à faire. La mesure qui consiste à allouer aux douaniers 75 p. % des prises qu'ils font, a porté ses fruits. Mais il est certain que les douaniers sur la frontière ne sont pas assez payés. C'est à peine s'ils ont de quoi vivre. Ils sont obligés de se nourrir chez les paysans qui font la fraude. Il est connu que dans les environs de Maestricht les fraudeurs mangent à la même table, et vivent avec les douaniers qui doivent agir ainsi parce qu'ils sont trop mal payés. Il faudrait les mettre au-dessus du premier besoin. Ensuite il y a trop peu de douaniers sur la ligne pour empêcher la fraude; il faudrait en augmenter le nombre. Cette surveillance plus active sur la frontière fera hausser la prime de fraude; et alors l'effet du tarif se fera mieux sentir. Telle est l'opinion de la Chambre de commerce de Liége.

M. Capitaine (*Liége*). — Ce que vient de dire M. Orban est bien l'expression de l'opinion de la Chambre de commerce de Liége. Ceci se rattache à une autre question qui intéresse particulièrement la ville de Liége. Il s'est agi, il y a quelque temps, d'étendre la ligne de douanes de sorte qu'elle comprît les faubourgs de la ville. D'après le projet de loi, on semblait vouloir faire cette

concession à l'industrie cotonnière. C'est un motif de plus qui a fait repousser par notre Chambre de commerce de Liége le moyen proposé, et surtout qui l'a fait insister sur la nécessité d'organiser d'une manière plus efficace sur la frontière le service de la douane.

Les exigences de l'industrie cotonnière sont telles, que toutes les autres branches de commerce et de fabrication devraient lui être sacrifiées, voire même l'inviolabilité du domicile. Ces prétentions se réfutent par leur propre exagération; admettre les mesures que proposent les fabricants des tissus de coton et de lin, ce serait substituer au système commercial actuel un régime prohibitif aussi rigoureux que celui de la France dont on se plaint généralement; d'ailleurs, ces mesures seraient d'une exécution matériellement impossible en Belgique, où sur huit provinces on compte sept provinces frontières.

M. Clavareau (*Verviers*). — La Chambre de commerce de Verviers vous a fait connaître, Monsieur le Ministre, le 18 juillet dernier, son opinion sur l'estampille.

J'ajouterai que nous nous plaignons beaucoup de la fraude. Elle fait beaucoup de tort, outre que c'est un acte extrêmement immoral qu'il faut réprimer; je crois qu'il ne faut pas garder de ménagements avec les fraudeurs. Je ne m'effraie pas de la recherche intérieure. Le Gouvernement n'abusera pas de cette faculté. Les fraudeurs sont connus; ils sont signalés. Ce ne sera que quand un magasin sera signalé comme un dépôt de marchandises fraudées, que les employés y pénétreront.

L'estampille implique la recherche intérieure; car sans cela à quoi servirait-elle ? Mais je trouve que l'estampille est moins nécessaire que la recherche intérieure ; car on pourrait faire constater le paiement des droits par des documents dont les employés auraient constamment le droit d'exiger la production. Ainsi en Prusse, il y a la recherche intérieure, mais il n'y a pas l'estampille.

Pour nous, quant à ce qui regarde notre industrie, nous demandons formellement qu'on ne nous soumette pas à l'estampille. Du reste, si quelque industrie veut y être soumise, nous ne nous y opposons pas; mais nous demandons, dans ce cas, que l'estampille soit facultative et qu'on n'en fasse pas une application générale.

Je crois qu'un moyen d'empêcher la fraude serait d'admettre la recherche intérieure, et de faire particulièrement usage de cette faculté dans les bureaux de diligence et dans les maisons de roulage.

M. Kegeljean (*Namur*). — La Chambre de commerce de Namur partage l'opinion des Chambres de Liége et de Verviers relativement à l'estampille. Elle n'en voudrait pas. Mais elle pense que le système de la recherche intérieure pourrait avoir de très bons résultats.

M. Montville (*Limbourg*). — La députation provinciale du Limbourg s'est prononcée sur cette question avec une certaine réserve comme n'étant d'aucune application dans cette province. Cependant elle repousse l'estampille, parce qu'elle donnerait lieu à des visites domiciliaires et à des violations du domicile du citoyen que nos institutions ont pris sous leur sauvegarde.

M. Dubois (*Luxembourg*). — La députation provinciale du Luxembourg

s'est prononcée contre l'estampille, et dans le rapport qu'elle a eu l'honneur de de vous faire, Monsieur le Ministre, elle en a donné les motifs. Cependant je voudrais faire quelques observations dans le sens opposé, observations qui me sont purement personnelles.

L'industrie cotonnière paraît être dans un état de crise. On n'accuse pas l'industrie même ; on se plaint, je crois, de la fraude, c'est à cela qu'on attribue la crise. C'est donc contre la fraude qu'on cherche un remède. Deux moyens sont proposés : l'un est le renforcement de la douane ; l'autre est l'estampille. Quant à moi, je doute qu'avec un renforcement de la douane on atteigne le but. Je crois qu'on ne tient pas suffisamment compte de la position topographique exceptionnelle de notre pays. Il faut bien remarquer, en effet, que, sur nos neuf provinces, il y en a huit qui sont frontières. Dès lors on sent quelle immense difficulté il y a à protéger contre la fraude une frontière aussi étendue. Je crois que si vous renforcez la douane, si au lieu d'une ligne vous en avez deux ou trois ..

M. Orban (*Liége*). — Nous ne demandons pas qu'on augmente le nombre des lignes de douane ; mais le peu d'étendue du royaume ne comporte pas une semblable mesure dont l'effet, d'ailleurs, serait de mettre en interdit commercial une moitié du pays, dans le but de favoriser l'autre moitié. Nous demandons qu'on renforce la ligne de douanes sur la frontière.

M. Dubois (*Luxembourg*).—Eh bien, on augmentera le nombre des employés; on le doublera, on le triplera; on fera des frais énormes, et je crois qu'on n'atteindra pas le but; je crois que la fraude pourra toujours se faire jour sur un territoire aussi accessible que le nôtre.

Si ce moyen est insuffisant, je pense, avec la Chambre de commerce de Tournay, qu'il n'en reste qu'un autre, car je ne sache pas qu'on en ait proposé un troisième. Ce nouveau moyen serait l'estampille. Je sais qu'il y a des objections contre ce remède qui me semble dans le cas de devoir être accueilli. On a parlé de violations de domicile ; on s'est plaint des vexations auxquelles seraient exposés les détenteurs des marchandises soumises à l'estampille. Mais dans un pays comme le nôtre, sous un régime de publicité, l'abus du droit est impossible. L'opinion publique se révolterait et la presse aurait bientôt fait justice des abus du droit, s'il y en avait.

Du reste, la recherche intérieure existe en Prusse, et l'on ne s'en plaint pas.

M. le Ministre. — La députation du Luxembourg a fait remarquer qu'il y a dans cette province beaucoup de détaillants qui achètent, non pas des pièces entières, mais des coupons de pièces, et que l'estampille porterait un coup fatal à ce commerce de détail.

M. Dubois voudrait-il rencontrer cette objection ?

M. Dubois (*Luxembourg*). — C'est une objection locale. On pourrait, pour ceux qui n'achètent que des demi-pièces ou des quarts de pièces, estampiller ces demi-pièces, ces quarts de pièces, ou mieux encore, on pourrait faire des pièces d'un aunage moins considérable. D'ailleurs, en général, on achète des pièces entières.

M. le Ministre. — On a dit aussi que, dans le Luxembourg, il y avait un grand nombre de tisserands qui faisaient des étoffes par petites pièces, et qu'ils auraient souvent trois ou quatre lieues à faire pour se rendre au domicile du bourgmestre, à l'effet de les faire estampiller.

M. Dubois (*Luxembourg*). — Cela peut être exact. Mais si le système était basé sur l'intérêt général, ce serait une affaire d'administration de l'appliquer au Luxembourg; car, si le principe était reconnu, je doute que, dans l'intérêt d'une province, on voulût le faire fléchir.

Et puis je ne vois pas quelle gêne il y aurait pour nos tisserands, qui de temps à autre seulement produisent une pièce d'étoffe, à devoir se présenter au chef-lieu de la commune pour y recevoir l'estampille.

M. le Ministre. — N'en est-il pas de même dans les autres provinces?

M. Corbisier (*Mons*). — Il en est de même presque partout.

M. Roels (*St-Nicolas*). — A St-Nicolas surtout.

M. le Ministre. — Et dans la province de Bruges?

M. Delecluze (*Bruges*). — Nous avons également à Bruges des boutiquiers qui colportent dans les campagnes et qui vendent en détail.

M. Corbisier (*Mons*). — Il y a une grande quantité de tissus qui ne se vendent que par petits coupons. Je citerai les gilets. Un magasin qui vend beaucoup de gilets, n'en a souvent que 2 ou 3 de chaque pièce. Faudra-t-il donc que l'estampille soit apposée sur chaque gilet? On peut en dire autant des foulards.

M. Clavareau (*Verviers*). — Il en est de même pour les draps. Mais il me semble que les marchands en gros doivent seuls être soumis à la recherche intérieure. Une fois que la marchandise est détaillée, il ne peut plus être question d'estampille.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Alors la garantie de l'estampille contre la fraude est tout à fait illusoire.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — La Chambre de commerce d'Anvers n'a pas encore fait son rapport, par suite de l'absence d'un membre de la Commission chargée de l'examen de cette question. Je crois pouvoir dire cependant que l'opinion de la Chambre de commerce d'Anvers est contraire à l'estampille. Cette opinion est fondée sur la conviction que cette mesure n'atteindrait pas le but que se proposent ceux qui la réclament. Nous reconnaissons tous qu'il est très désirable qu'on réprime la fraude. Mais, par ce moyen, on n'y arrivera pas. On doit donner la préférence aux autres moyens qu'on a indiqués et qui consistent à renforcer la ligne de douanes et à mieux payer les douaniers pour qu'ils soient mieux à l'abri de la corruption. Ensuite, il faudrait allouer aux employés saisissants sinon la totalité du montant des prises, du moins la plus grande part, et surtout diminuer le nombre des formalités à remplir, de manière à ce qu'ils touchent, d'une manière plus prompte, le montant des prises qu'ils font; car dans l'état actuel des choses, il n'est pas rare que pareille liquidation traîne

pendant 18 mois. Cela ralentit leur zèle. Si, au contraire, ils avaient la perspective de toucher de suite le montant des saisies qu'ils feraient, ils exerceraient une surveillance plus active, et seraient moins disposés à écouter les propositions des fraudeurs.

Je pense que la majorité de la Chambre de commerce proposera encore un autre moyen qui tendra à faire hausser la prime de fraude. Ce sera d'appliquer des peines corporelles aux fraudeurs, un emprisonnement plus ou moins long, suivant la gravité des cas. Je sais que les malheureux qui, pour deux ou trois francs, portent la nuit une charge de marchandises fraudées ne sont pas les véritables fraudeurs, mais leurs agents. Les fraudeurs, les grands coupables, ce sont les grands établissements qui se recommandent par circulaires ou par voyageurs, et qui sollicitent la préférence des négociants pour l'introduction des marchandises étrangères qu'ils s'engagent à faire parvenir à leur domicile, moyennant une certaine prime. Aussi je crois que la Chambre de commerce d'Anvers proposera des peines corporelles non-seulement contre les agents des fraudeurs, mais encore contre les entrepreneurs de fraude. Je pense que si de pareilles mesures étaient prises, et si le Gouvernement tenait rigoureusement la main à leur exécution, vous verriez disparaître les entrepreneurs de fraude. La prime serait alors plus considérable et la fraude moins active.

M. Stappaert (*Louvain*). — La Chambre de commerce de Louvain regarde la mesure de l'estampille comme vexatoire et odieuse; elle a fait son rapport à cet égard. Cependant, si l'on établissait une seconde ligne de douanes, je crois que l'on pourrait admettre l'estampille et la recherche entre les deux lignes. Ce système offrirait moins d'inconvénients.

Si la proposition de M. Catteaux-Wattel était admise, ne serait-il pas à craindre que les fraudeurs et la brigade de douane s'entendissent pour l'introduction des marchandises en fraude? Il ne me semble pas que l'on puisse allouer la totalité de la saisie à la brigade de douane.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — La Chambre de commerce de Bruxelles aurait désiré conserver autant que possible le marché intérieur aux fabricants du pays; mais elle a trouvé que l'estampille allait directement contre ce but, en ce sens qu'elle augmenterait la fraude au lieu de la diminuer. En effet, il n'y aurait plus alors qu'à corrompre un seul employé, celui qui aurait l'estampille. A en juger par ce qui s'est passé sous l'empire, il n'y a guère à douter qu'il en fût ainsi.

Quant à l'estampille qui existe en Prusse, elle est apposée non pas sur les tissus, mais sur les factures; les marchandises sont accompagnées de factures; on estampille les factures qui servent à justifier du paiement des droits, quand la recherche s'effectue.

Du reste, une chose qui a frappé la Chambre de commerce, c'est l'étendue de la frontière relativement à la superficie du pays. Le pays qui a 1,400 lieues carrées, a 170 lieues de frontières, dont 10 seulement de côtes, tandis que la France, pays de 27,000 lieues carrées, a 1,000 lieues de frontières, dont 500 de côtes.

La Chambre, à l'unanimité moins une voix, a émis l'opinion que l'estampille

était impraticable. Elle a en même temps exprimé le vœu que des mesures fussent prises par le Gouvernement pour empêcher la fraude, par exemple, que la ligne de douane fût renforcée, que la part qui revient aux employés dans les saisies fût réglée instantanément, et enfin, surtout, que le Gouvernement proposât une loi tendant à infliger aux fraudeurs des peines afflictives et même infamantes. Car ces hommes qui donnent leur nuit pour fr. 5, sachant que, s'ils sont arrêtés, ils en seront quittes pour 5 jours de prison, ne voudraient pas faire la fraude à moins de fr. 40 ou 50, s'ils savaient qu'ils encourent des peines afflictives et infamantes. Or, ce taux de fraude, équivaudrait au droit d'entrée.

M. De Cock (*Gand*). — La Chambre de commerce de Gand a demandé l'estampille seulement comme moyen de réprimer la fraude, et parce qu'elle n'en connaît pas d'autre qui puisse atteindre le but. On parle de renforcer la ligne de douanes, d'allouer aux employés le montant total des saisies qu'ils feront. Mais tous ces moyens là ne réprimeront pas la fraude. Je ne conçois pas pourquoi l'on se récrie tant contre la recherche à l'intérieur, qui est une conséquence de l'estampille. Ce n'est point une innovation, et, à en juger par ce qui se passe à présent, on ne fera guère usage de cette faculté. En effet, les sauniers, les distillateurs, sont soumis aux visites domiciliaires; et on n'en fait que très peu d'usage, et seulement quand la fraude est certaine et pour prendre les contrevenants sur le fait. Dans l'état actuel de la législation, quand on déclare à la douane un dépôt de fraude chez un particulier, ne fût-il pas négociant, la douane est forcée d'aller chez lui en se faisant accompagner d'un officier de police.

M. Delescluze (*Bruges*). — Il y a eu à Bruges une affaire de ce genre. On avait saisi chez un particulier un dépôt de sel. L'administration a perdu son procès et a dû payer les frais. Vous voyez, d'après cela, que la recherche à l'intérieur ne peut être considérée comme étant autorisée en Belgique.

M. De Cock (*Gand*). — Quoi qu'il en soit, c'est bien à tort que l'on s'effraie de la recherche à l'intérieur. On ne peut supposer que l'administration fasse un mauvais usage d'une faculté qui ne lui serait donnée que pour assurer la répression de la fraude.

M. le Ministre. — Comment fera-t-on pour estampiller les coupons de pièces ?

M. De Cock (*Gand*). — On n'estampillerait que les pièces; on ne pourrait exiger que les coupons fussent estampillés.

M. le Ministre. — D'après cela un détaillant pourrait-il avoir dans sa boutique une multitude de coupons qui ne seraient pas estampillés?

M. De Cock (*Gand*). — Oui. Mais, comme ces coupons auraient été obligés de passer deux lignes de douanes et que la recherche à l'intérieur serait admise, il serait bien difficile que ces coupons eussent été introduits en fraude.

M. le Ministre. — Craignez-vous comme la Chambre de commerce de Bruxelles, que la fraude soit plus facile avec l'estampille, parce qu'il suffira de

corrompre l'un ou l'autre des détenteurs de l'estampille qui seraient nécessairement nombreux dans le pays?

M. De Cock (*Gand*). — Ce sont là de ces suppositions tellement extraordinaires, qu'on ne peut y croire. L'estampilleur sera surveillé. Les négociants auront intérêt à empêcher cette fraude. Le bureau d'estampillage sera ouvert de 9 à 4 heures, en plein jour. Cette opération ne se fera donc pas clandestinement.

M le Ministre. — Dans certaines provinces où il n'y a pas de grandes manufactures, ne faudrait-il pas confier l'estampille aux bourgmestres, parce qu'on ne pourrait forcer des ouvriers à faire 7 ou 8 lieues à leurs frais pour faire estampiller les pièces d'étoffes qu'ils auraient fabriquées, et craignez-vous que dans les villages, l'estampille passe du bourgmestre au garde-champêtre, et du garde-champêtre à ses enfants?

M. De Cock (*Gand*). — Ces objections sont justes. Mais ce serait à l'administration à faire en sorte que l'estampille fût une garantie réelle contre la fraude. Toutes les mesures quelconques, si on les envisage ainsi, auront un résultat contraire à celui qu'on veut atteindre. Il n'y a pas de système qui ne présente des difficultés d'exécution. La Chambre de commerce de Gand a proposé celui-ci parce qu'elle le croit seul propre à empêcher la fraude.

M. Roels (*St-Nicolas*). — La Chambre de commerce de St-Nicolas, sans être contraire à l'estampille, pour d'autres, croit qu'elle est impraticable dans son district, et que l'estampille y bouleverserait le commerce des détaillants et même des fabricants qui n'achètent et ne vendent souvent que par coupons et demi-douzaines.

M. Delescluze (*Bruges*). — La Chambre de commerce de Bruges a fait un rapport à cet égard. Elle croit que l'estampille pourrait être un moyen efficace. Mais elle a reculé devant les suites fâcheuses qu'aurait cette mesure. Elle sait, en outre, à quels abus a donné lieu autrefois l'estampille. Nous croyons même que l'estampille encouragerait la fraude. Au moyen d'une fausse estampille ou d'une estampille achetée, on introduisait plus de marchandises étrangères en fraude des droits, que si l'estampille n'avait pas existé.

M. Stappaert (*Louvain*). — Rien ne sera plus facile que de faire de fausses estampilles; on a même fait de faux poinçons : ce qui est bien plus difficile.

M. Valcke de Knuyt (*Ostende*). — La Chambre de commerce d'Ostende, vous a fait, Monsieur le Ministre, un rapport sur cette question. Malgré les inconvénients attachés à l'estampille, elle a admis cette mesure dans l'espoir qu'elle pourrait être favorable à l'industrie du pays.

M. le Ministre. — Vous n'êtes pas touché des objections qui ont été faites.

M. Valcke de Knuyt (*Ostende*). — Pour moi, je suis convaincu que toutes ces objections sont fondées.

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — La Chambre de commerce de Courtray, tout en reconnaissant les inconvénients de l'estampille, s'est prononcée pour cette mesure, qu'elle considère comme la seule propre à assurer la répression

de la fraude. Elle a pensé que l'estampille devait surtout être accordée à l'industrie cotonnière, parce que c'est dans cette fabrication que l'origine des marchandises est le plus difficile à connaître. Cette branche d'industrie est d'ailleurs celle qui réclame le plus cette garantie.

La Chambre est d'avis que la recherche à l'intérieur n'a pas le caractère odieux qu'on voudrait lui donner. En France, on ne se plaint nullement de la recherche à l'intérieur, il n'y a que les fraudeurs qui s'en plaignent. Les visites domiciliaires n'ont lieu que d'après des rapports certains constatant qu'il y a des dépôts de marchandises prohibées, ou qui n'ont pas payé les droits. Ainsi disparaît une grande partie des inconvénients que l'on a indiqués.

M. Donny (*Ypres*). — La Chambre de commerce et des fabriques d'Ypres que, à plusieurs reprises, vous avez bien voulu consulter, Monsieur le Ministre, sur cette question d'estampille, a eu l'honneur de vous répondre, en dernier lieu, que, pour les motifs déduits par plusieurs honorables préopinants, elle se prononçait contre cette mesure, la majorité de ses membres la considérant comme vexatoire et impraticable en présence des institutions libérales qui nous régissent.

M. Gilson (*Tournay*). — Le langage que ces Messieurs viennent de tenir me donne la triste conviction que la proposition d'admettre l'estampille n'a pas eu d'écho dans le pays. Je le déplore, parce que je reste convaincu que c'était le seul moyen qui pût assurer à notre industrie la possession du marché intérieur, qui lui est d'abord nécessaire pour qu'elle puisse obtenir ensuite de plus grands résultats.

Vous ne pouvez vous dissimuler que l'industrie cotonnière souffre principalement parce que la Belgique n'a pas son propre marché intérieur, parce qu'elle l'a toujours partagé. Quelle est la seule chose que vous puissiez faire pour lui assurer cet avantage? Admettre l'estampille. Car quoi que vous fassiez en dehors de cela, vous ne pourrez réprimer la fraude, cela tient à la position topographique du pays, c'est-à-dire à une circonstance que vous ne pouvez empêcher. La plupart des personnes qui ont pris la parole ont reconnu que l'on peut admettre la recherche à l'intérieur. Dès-lors que risque-t-on à admettre l'estampille? car ce n'est plus qu'une mesure gênante pour celui qui l'emploie. Le plus grand danger que l'on avait signalé n'existe pas.

On dit que cette mesure est impraticable. Mais la preuve qu'elle est très praticable, c'est que nous avons dans nos environs une espèce d'estampille. Tous nos tisserands, sur la frontière, ont leurs pièces estampillées. Comme la fabrication de Roubaix est exactement semblable à la nôtre, la fraude serait facile. Pour l'éviter on estampille sur le métier. Comme il y a une petite rétribution pour l'employé qui appose l'estampille, personne ne se plaint de cette formalité. C'est ainsi qu'à Tournay et à Courtray, nous ne recevons aucune pièce qui ne soit estampillée. Ce qui se fait sur la frontière pourrait aussi bien se faire dans l'intérieur du pays. Cela est évident. On ne peut donc être admis à dire que l'estampille n'est pas praticable.

Objectera-t-on qu'il sera possible de corrompre le détenteur de l'estampille, et que dans ce cas cette mesure sera plutôt nuisible à l'industrie, parce qu'elle

pourra favoriser la fraude? S'il doit être si facile de corrompre l'estampilleur, qui sera un employé d'un rang élevé, il serait facile de corrompre tous les employés supérieurs. Les inspecteurs seraient corrompus et donneraient l'ordre aux douaniers de se porter sur un point, pendant que les objets fraudés seraient introduits sur un autre point. Ces moyens ne doivent pas être prévus.

Dans les autres pays (des exemples nombreux en ont été cités), pays mieux placés que nous, cette mesure existe. La recherche à l'intérieur est admise en Prusse et en France. Personne ne s'en plaint dans ces deux pays. Nous savons, par nos relations avec la France, que la recherche à l'intérieur y est presque nulle, et qu'elle n'a jamais lieu que quand il y a certitude de fraude.

On a parlé des coupons; on a exprimé la crainte que l'estampille n'entrave le commerce des marchands en détail, qui n'achètent que par coupons. A cette objection, voici ce que je répondrai. Les pièces de calicot que l'on fait maintenant à Gand, ont 100 aunes et au-delà; autrefois elles n'avaient que 32 aunes. Si l'estampille est admise, les fabricants reprendront l'habitude de fabriquer des pièces de 32 aunes, et chaque détaillant s'approvisionnera de petites pièces. Du reste, il faudra que les coupons, si l'on en prend, soient estampillés comme des pièces entières; sans cela la garantie de l'estampille serait illusoire. Le négociant qui vendrait un coupon devrait le faire estampiller avant de le livrer au détaillant Ce serait une gêne, mais il n'y aurait pas là d impossibilité. Ce ne serait d'ailleurs là que l'exception.

Quant aux gilets et aux mouchoirs, nous ne demandons pas qu'ils soient soumis à l'estampille. Nous reconnaissons qu'il y aurait impossibilité.

M. Clavareau (*Verviers*). — Comme on l'a dit, ce n'est pas tant contre les petits fraudeurs que contre les entrepreneurs de fraude qu'il faudrait sévir. Mais ce n'est pas toujours possible. Les entrepreneurs de fraude pour les marchandises venant de France sont en France. Il y a à Valenciennes des fraudeurs qui se chargent de faire parvenir les marchandises *franco* à Bruxelles. Ceux qu'il faut atteindre, ce sont ceux qui font venir des marchandises sans payer les droits. Ceux-là, vous les atteignez par la recherche à l'intérieur.

On a dit qu'il faudrait que la recherche à l'intérieur se bornât à la ligne de douane. Pour nous, nous nous y opposons formellement. Les fabriques de Verviers sont dans la ligne de douane. Ce n'est pas là que se fera la fraude. Si l'on nous soumettait à la recherche intérieure, parce que nous sommes dans la ligne, ce serait une mesure vexatoire.

M. Orban (*Liége*). — Je voudrais que l'on expliquât pourquoi, dans la situation actuelle, certaines branches d'industrie ne peuvent, sans l'estampille, lutter sur le marché intérieur contre l'industrie étrangère.

De ces explications naîtraient la connaissance des causes qui ont amené la situation embarrassée de cet établissement. Il serait plus facile alors d'apprécier si le remède à apporter dépend de leurs propriétaires ou si des mesures législatives doivent être nécessaires.

M. De Cock (*Gand*). — La difficulté de la lutte pour l'industrie de ce pays contre l'industrie étrangère ne vient pas du peu de progrès de cette industrie. Au contraire, elle est au moins égale à celle de tous les pays voisins. Mais ce

qu'on nous envoie, ce sont des restants de dessins. Quand en France on a fait un dessin, qu'on a vendu une certaine quantité de pièces, que ces pièces ont donné un bénéfice, le fabricant pour terminer, pour vendre son trop plein, envoie le reste de ce dessin dans ce pays-ci. Il ne peut l'envoyer dans les autres pays; il ne l'envoie qu'en Belgique. Nous avons des toiles peintes qui coûtent dans le pays de 7 à 8 sous et que l'on donne ainsi pour 50 centimes. Il est impossible à nos fabricants de livrer à ce prix, parce qu'ils doivent avoir un certain bénéfice. L'Angleterre et l'Allemagne font de même. Nous sommes en état de soutenir la lutte contre nos voisins. Mais nous ne pouvons la soutenir quant à ces excédants qu'ils donnent presque pour rien. Si nous pouvions envoyer nos excédants en Angleterre, en Allemagne et en France, nous aurions le même avantage. Mais ces marchés nous sont fermés. Nos marchandises y sont prohibées Il est donc juste que nous prohibions ce qui vient de France, d'Allemagne et d'Angleterre. C'est là ce qui fait que l'étranger donne ses produits à si bon compte. Du reste, il ne fabrique pas à meilleur marché que nous.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Les fabricants qui sont en possession d'un marché aussi considérable que ceux de France, d'Allemagne, ou d'Angleterre, ont un grand avantage sur nous. En effet, les frais de mise en train sont les mêmes pour 10,000 pièces que pour 1,000 pièces. Dans ces pays-là, on fait souvent 10,000 pièces et plus sur un même dessin. En Belgique, il y a beaucoup de fabricants qui ne font pas 500 pièces d'un même dessin. Ensuite la France fait la mode. Si au contraire nos fabricants font un dessin qui ne prend pas, ils ne peuvent le vendre à aucun prix, attendu qu'ils ne peuvent l'exporter que dans un seul pays, la Hollande.

La Chambre de commerce de Bruxelles aurait désiré voir l'industrie cotonnière en possession du marché intérieur; mais elle croit que la mesure de l'estampille n'est pas praticable.

Je reconnais avec M. Gilson que, s'il ne devait y avoir qu'un estampilleur, l'administration choisirait un homme sûr, et qu'il est certain qu'il ne se laisserait pas corrompre. Mais il faudra des estampilleurs sur toute la frontière et dans toutes les villes de l'intérieur. Il suffira qu'un seul se laisse gagner pour que tout se rende chez lui. Quelqu'un m'a assuré que, sous l'empire, quand l'estampille existait, il lui avait suffi de corrompre un employé pour faire estampiller des milliers de pièces.

M. De Cock (*Gand*). — Quel que soit le système, vous pouvez toujours supposer que tous les employés se laisseront corrompre. Cela ne prouve donc rien contre un système déterminé.

M. Corbisier (*Mons*). — La Chambre de commerce a prévu le cas où l'on contreferait l'estampille à l'étranger. Infligerez-vous une peine au détaillant qui aura acheté des pièces frappées d'une fausse estampille la croyant vraie, et qui les aura dans son magasin? Ce cas peut se présenter. Le contrefacteur sera en dehors des atteintes de la justice belge.

M. De Cock (*Gand*). — On pourra remonter à la source. Le détaillant devra dire à qui il a acheté ces pièces d'étoffes.

M. Corbisier (*Mons*). — Il dira qu'il les a achetées à un colporteur inconnu.

M. Gilson (*Tournay*). — En admettant même l'estampille, l'industrie ne serait pas protégée si l'on n'augmentait pas les droits d'entrée sur certaines impressions, les plus fines : sur celles-ci les droits actuels ne sont pas assez élevés, la plupart sont des objets de mode qui ne peuvent se comparer à d'autres articles courants; ils se paient très cher au début; ils doivent donc être très imposés. Sur ces objets on ne craint pas de payer un droit de 10 p. °/₀ ou même 15 p. °/₀. En un mot, il est à désirer que l'étranger ne nous enlève pas la consommation des toiles peintes que nous fabriquons très bien. C'est là l'objet le plus important. Car dans cette fabrication la valeur du coton n'est rien; la main-d'œuvre est tout. C'est une richesse que nous devons nous appliquer à conserver.

Commerce extérieur; Rapport des exportations avec les importations.

M. le Ministre.—Nous abordons maintenant le commerce extérieur. Chacune des Chambres auxquelles vous appartenez a reçu les relevés statistiques de nos exportations et de nos importations. Je suis convaincu que vous les avez compulsés. Je vous demanderai quelle est votre opinion sur l'état actuel de nos exportations et de nos importations, tant par terre que par mer.

Vous avez vu que de 1834 à 1838 il y a eu une majoration notable dans nos exportations.

Elles ont été :

En 1834 de	fr	118,000,000
» 1836 »		144,000,000
» 1838 »		159,000,000

Par conséquent, de 1834 à 1838, les exportations ont augmenté de 41 millions, c'est-à-dire à peu près de 41 p. °/₀. Ce résultat vous semble-t-il satisfaisant ?

M. Delescluze (*Bruges*). — Je crois que ces chiffres ne sont pas tout à fait exacts. J'ai trouvé dans la statistique les chiffres que vous venez d'indiquer, Monsieur le Ministre, sauf celui de 1838; car nous n'avons pas encore reçu la statistique de cette année-là. Mais ce qu'il importe le plus de voir, c'est la balance entre nos importations et nos exportations. Cette balance a toujours été à notre défaveur. En 1831, nos exportations ont dépassé nos importations de 6 millions et demi. Mais peut-être, à cette époque de troubles, n'a-t-on pas su bien baser la statistique.

M. le Ministre. — On ne peut compter sur la statistique qu'à dater de 1834. Quant aux personnes qui n'ajoutent pas foi aux statistiques faites depuis cette époque, je suis loin d'accuser leur mauvaise volonté. Mais elles ne connaissent

pas tous les soins dont on entoure cet ouvrage. On fait dans les bureaux de douanes les relevés les plus exacts. (Comme on le pense bien, il est impossible de comprendre dans ces relevés les importations faites par la fraude). Lorsque les chiffres arrivent au ministère, ils sont vérifiés avec un soin minutieux. Nos tableaux méritent autant de confiance que ceux de France et d'Angleterre.

M. Clavareau (*Verviers*). — Cependant je dois dire que dans un document émané du Gouvernement et compris dans les documents de la Commission d'enquête parlementaire, il est dit que l'exportation de nos draps s'est élevée, en 1838, à 24 millions. Or, elle ne s'est jamais élevée à ce chiffre, qui est à peu près le chiffre de notre production ; elle n'a jamais été que de 5 à 6 millions.

M. le Ministre. — L'exportation des draps, qui était, en 1837, de 320,000 kil., s'est élevée, en 1838, à 697,000 kil. ; en prenant pour base le taux d'évaluation suivi en France, c'est-à-dire fr. 35 par kil., on arrive à 24 millions de francs. Cependant, comme en Belgique nous nous sommes toujours servis d'un moindre taux d'évaluation, par kil., les tableaux de 1838, qui ne sont pas encore imprimés, ne présenteront pas une évaluation aussi élevée de cet article. Cela ne détruit en rien mon allégation, au sujet de l'exactitude des tableaux.

M. Delescluze (*Bruges*). — En 1834, la balance entre nos importations et nos exportations a été de 63 millions, c'est-à-dire que nous avons reçu pour 63 millions de marchandises de plus que nous n'en avons exporté.

En 1835 elle n'a été que de.	fr.	34,000,000
» 1836 »		42,000,000
» 1837 »		70,000,000

M. le Ministre. — Et en 1838, de 41,000,000

M. Delescluze (*Bruges*). — C'est toujours un désastre pour un pays quand il reçoit plus qu'il ne peut vendre. Je sais, Monsieur le Ministre, que vous avez déjà rencontré cette objection dans la discussion de l'enquête. Je trouve que, de 1831 à 1837, il y a une moyenne de 64 millions que nous devons payer à l'étranger.

On a dit qu'il était impossible qu'il en fût ainsi, parce qu'au bout d'un certain nombre d'années il n'y aurait pas dans le pays de numéraire qui pût y suffire. Mais il y a tant de moyens de change et de rechange ! Il n'en est pas moins vrai que nous finissons par perdre. Il faut toujours bien que ces richesses sortent du pays.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je crois que cette supposition n'est pas exacte, et que plus nos importations sont considérables relativement à nos exportations, plus nous nous enrichissons. S'il est prouvé que nous avons importé pour 64 millions de francs de plus que nous n'avons exporté, nous sommes alors plus riches de 64 millions. Si la Belgique avait exporté au contraire 64 millions de plus qu'elle n'aurait importé, nous devrions le déplorer ; car nous serions appauvris de 64 millions. Or, c'est justement tout le contraire.

Quand nous importons 40 millions de plus que nous n'exportons, il ne faut pas croire que nous nous dépouillions de cette somme en numéraire. Nos

exportations ne se balancent pas en numéraire. Ce n'est pas ainsi que se fait la balance du commerce.

Les étrangers ne recherchent pas plus le numéraire que nous ne le recherchons nous-mêmes. S'il y avait un grand crédit en Belgique, il serait impossible que le numéraire y restât. Ainsi dans une grande place de commerce comme Anvers, je suppose, le numéraire est pour ainsi dire nul en comparaison des transactions, parce que le crédit y est considérable. Le numéraire n'est fait que pour remplacer le crédit. S'il y avait assez de crédit en Belgique, il n'y aurait pas besoin d'un sou de numéraire. Les étrangers n'enlèvent pas plus l'argent de la Belgique que nous ne leur enlevons le leur.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Si la Belgique, comme tout autre pays, s'enrichit en important davantage, il y a longtemps que l'Angleterre et la France sont très pauvres, puisque leurs exportations sont tous les ans plus considérables que leurs importations. Si cela était vrai, il y a longtemps que l'Angleterre, qui entend si bien ses intérêts, aurait changé de système.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Ce sont des faits que je n'admets pas.

M Vanderelst (*Bruxelles*). — J'admets comme exactes les statistiques de l'Angleterre comme celles de la Belgique; ou je ne les reconnais ni l'une ni l'autre.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je ne puis jamais admettre qu'on puisse s'enrichir en faisant sortir plus de richesses de chez soi qu'on en fait entrer. En effet, un particulier qui fait sortir des richesses de chez lui ne s'enrichit pas; il s'appauvrit. Ce n'est pas par l'acte de donner qu'on s'enrichit, c'est par l'acte de recevoir, soit du numéraire, soit quelque autre chose, par exemple, de la marchandise.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Ce n'est pas ainsi qu'on augmente ses capitaux. Les capitaux ne sont ni le numéraire, ni les marchandises, ce sont les épargnes.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Les épargnes sont des choses utiles, c'est-à-dire, des richesses accumulées.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Si nous avions eu beaucoup de capitaux, la Belgique n'aurait pas dû emprunter à l'étranger; cela est bien certain. Les capitaux sont des épargnes.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je ne comprends pas la différence entre les capitaux et les richesses accumulées.

M. De Cock (*Gand*). — En admettant votre principe, je vous pose un fait sur lequel je vous prie de répondre. Où y aurait-il le plus d'avantages pour le pays : à exporter les houilles du Hainaut ou à recevoir les houilles de l'étranger? Si j'exporte 100 bateaux de houilles du Hainaut, la valeur de ces houilles me rentre. Si, au contraire, je reçois 100 bateaux de houilles d'Angleterre, je dois en payer le prix. On disait tout à l'heure : y a-t-il avantage à recevoir ou à donner? Moi, je dis qu'il y a avantage à donner; car, si nous pouvons exporter tout ce que nous fabriquons, tous les produits du pays, il

faut que nous recevions en échange des denrées ou du numéraire. Il est donc vrai que nos exportations nous enrichissent, au lieu de nous appauvrir.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Vous expédiez du charbon du Hainaut. Vous l'estimez en numéraire, mais vous ne recevez pas ce numéraire. Je suppose que j'exporte 100 bateaux de charbon valant fr. 1,000 chaque, soit fr. 100,000, et que vous receviez en retour pour fr. 80,000 de marchandises. Vous avez perdu fr. 20,000, et cependant vous avez exporté plus que vous n'avez importé.

M. De Cock (*Gand*). — Pourquoi donc alors tous les pays cherchent-ils à exporter leurs produits? D'après ces principes-là, ce serait un tort. Plus on recevrait, plus on garderait, plus on s'enrichirait.

M. Corbisier (*Mons*). — Je partage l'opinion de M. De Cock, et dans l'exemple cité par M. Pirmez, je trouve la réfutation de son système. Il suppose que vous exportez 100 bateaux de houille valant fr. 100,000 et que vous ne receviez en retour que pour fr. 80,000. Mais il y a là une véritable banqueroute de fr. 20,000. Comment M. Pirmez fera-t-il son solde de compte? En considérant les opérations d'un pays comme celles faites par un particulier, et admettant que les chiffres indiquant les opérations et les importations énoncent leurs valeurs réelles, l'opinion de M. Delescluze me paraît vraie

M. le Ministre. — J'exporte cent bateaux de houille, qui valent cent mille francs. Je les envoie à Lyon. On me donne en échange pour fr. 120,000 de soie. Ai-je fait une perte? Non, sans doute. Cependant dans cette opération, il y a un excédant de l'importation sur l'exportation. Je suppose au contraire que ces cent bateaux de houille périssent en mer. Je ne reçois rien. Ainsi, dans le tableau, figurent fr. 100,000 aux exportations et, aux importations, zéro. Je demanderai à M. Delescluze si cette dernière opération a enrichi le pays

M. Delescluze (*Bruges*). — C'est une exception.

M. Clavareau (*Verviers*). — C'est général au contraire. Vous faites un bénéfice de fr. 20,000 sur la soie, et l'importation excède de cette somme l'exportation. Dans l'autre hypothèse, vous perdez fr. 100,000; et l'exportation est de cette somme, tandis que l'importation est nulle. Au reste, ces balances de commerce ne signifient rien.

M. le Ministre. — Il est inutile de discuter ce point, qui divise les meilleurs esprits, en France et en Angleterre; en appelant votre attention sur nos tableaux statistiques, j'ai voulu vous demander si la gradation ascendante de nos échanges internationaux vous paraissait satisfaisante.

Je vous demanderai, par exemple, si vous considéreriez comme satisfaisant pour la Belgique qu'elle fît le double des affaires de la France, eu égard à la population respective des deux pays.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Si la population de la Belgique est double de celle de la France, eu égard à la superficie, comme la main-d'œuvre constitue la richesse d'un pays, nous devons exporter, proportion gardée, le double de ce qu'exporte la France. Il faut que la main-d'œuvre trouve à être salariée.

M. le Ministre.—Faut-il avoir égard à la superficie plutôt qu'à la population? la situation n'est-elle pas satisfaisante, si l'activité est telle en Belgique que chaque individu échange à l'étranger le double de produits qu'échange chaque individu français avec tous les peuples du globe ?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — La population de la Belgique étant double de celle de la France par lieue carrée, nous devons avoir une plus grande main-d'œuvre par lieue carrée.

M. Vanderelst (*Louvain*). — En France, une grande partie des habitants peuvent se nourrir par l'agriculture. Ici il y a trop peu de terre pour nourrir la population ; il faut de la main-d'œuvre.

M. Delescluze (*Bruges*). — Il me semble que l'exportation doit être en raison de la production ; car ce n'est pas la production, mais l'exportation qui enrichit.

M. le Ministre. — Admettez-vous que la production est illimitée?

M. Delescluze (*Bruges*). — Je pense et il me paraît évident que la production est toujours limitée.

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Si l'on produit plus qu'on ne peut consommer, il faut chercher des moyens d'exportation.

M. le Ministre. — Je crois comme vous que les débouchés manquent à la production au point où elle est portée. Mais cela ne tient-il pas à ce que la production qui peut augmenter pour ainsi dire à l'infini, s'est doublée, triplée et même décuplée dans certaines branches d'industrie ?

M. Clavareau (*Verviers*). — Quant à notre industrie, sa fabrication est à peu près régulière. Nous ne fabriquons pas plus qu'il y a dix ans.

M. Corbisier (*Mons*). — Il y a un terme où s'arrête la production : c'est le manque de bras, qui déjà s'est fait sentir plus d'une fois dans le Hainaut.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je pense que, si on voulait l'essayer, on pourrait produire beaucoup plus qu'on ne produit. Dans l'arrondissement de Charleroy il y a une grande quantité de hauts-fourneaux. Il est certain qu'il serait possible d'en créer encore le double et le triple si on voulait absolument le faire. La faculté de vendre avec avantage leurs produits est-elle aussi certaine ? Mais toujours est-il bien évident que la puissance de produire n'a aucun rapport avec celle de consommer. Il est impossible de faire qu'on vende ou qu'on échange avec bénéfice tous les produits qu'on peut créer. La puissance de créer est infinie. La puissance d'échanger avec profit est bornée. Un homme qui a des capitaux peut créer des manufactures et produire des fabricats. Mais il ne lui est pas toujours aussi facile de retirer ses capitaux employés à cette opération.

M. Vanderelst (*Bruxelles*).— Pour celui qui fonde un établissement, c'est à lui à voir s'il doit perdre ou gagner. Mais s'il ne peut en retirer la valeur, il y a toujours une valeur créée. Peu importe si c'est lui qui en profite, ou si ce sont les ouvriers. Il y a toujours là augmentation de richesse.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je suppose que j'emploie fr. 500,000 à fonder une manufacture et à fabriquer des produits, et que le prix de cette manufacture, avec tout ce qu'elle a produit, ne puisse me donner rien au-delà de fr. 300,000 ; il est certain qu'il y a là une perte de fr. 200,000 pour moi et pour le pays.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Pour vous, oui, mais pas pour le pays. Il faut voir les produits que vous avez créés avec votre capital.

M. Capitaine (*Liége*). — D'après l'observation de M. le Ministre, je pense qu'il désire savoir si la production peut être augmentée. Si l'on veut ramener cette question à un ordre de faits propres à la province de Liége, je dirai que plus d'une branche d'industrie peut y être décuplée. Je citerai un fait qui le prouve. A l'époque de la révolution, les houillères suspendirent les travaux, et des commandes considérables en armes arrivèrent à Liége. Toute la population de nos houillères qui avait arrêté l'extraction, s'adonna à la fabrication des armes ; de grandes quantités de fusils furent fabriquées, grâce à l'intelligence et à l'aptitude de nos ouvriers, qui surent tout d'un coup s'initier à un autre genre d'industrie.

On parle de ce qui constitue la richesse d'un pays. Pour moi, je pense que tout ce qui a une valeur réelle est une richesse, mais que la fabrication n'atteint pas ce résultat lorsqu'elle donne des produits qui ne trouvent pas de débit ou se vendent à perte. Si les capitaux se déplacent, dans ce cas, et se portent sur une fabrication qui produit utilement avec bénéfice, on ne peut assigner de limites à la production. Sous ce rapport, la Belgique peut augmenter indéfiniment ses produits.

Nous avons vu l'excès contraire. Des capitaux considérables se sont engagés dans les hauts-fourneaux ; ils ont produit du fer dans une proportion telle que la consommation ne pouvait absorber que le sixième de la production. Là il y a eu perte, cessation de valeur.

Ces deux exemples prouvent qu'une augmentation de production est, suivant les cas, une augmentation ou une diminution de la richesse nationale. On a dit que l'exportation enrichissait un pays ; oui, pour autant qu'on exporte avec bénéfice. Ramenant cette proposition à un exemple que j'emprunte encore à l'industrie métallurgique, j'arriverai à une démonstration pratique.

En 1837 et 1838, le fer était coté à 30 et 35 p. % de plus qu'en 1839. La fabrication s'était réglée d'après ce chiffre, pour l'achat des matières premières: elle a produit pour vendre à ce taux. Déçue dans ses espérances, elle a dû vendre à 35 p. % de moins, et souvent elle n'a pu, à ce prix, obtenir de débit ; eh bien ! la perte a été essuyée, soit qu'elle ait exporté, soit qu'elle ait placé ses fabricats à l'intérieur.

L'exportation dans ce cas est impuissante à augmenter la richesse nationale ; elle concourt à la diminuer, alors surtout que les matières premières viennent de l'étranger. Il se pourrait, en effet, que celui-ci aurait réalisé un double bénéfice, réparti et sur la vente qu'il nous avait faite d'abord, et sur la perte que nous aurions éprouvée, en lui cédant nos produits manufacturés.

En un mot, que la balance commerciale penche, soit en faveur, soit en défaveur des exportations, il n'y aura jamais augmentation de richesse que pour

autant qu'on produise avec bénéfice. En d'autres termes, mieux vaut ne pas exporter que d'exporter à perte.

M. LE MINISTRE. — Mon but n'a pas été d'engager une discussion sur une question purement théorique. Mais comme nous sommes au moment de traiter une question pratique, j'ai pensé qu'il pouvait être utile de bien se pénétrer de cette vérité que, si la législation pouvait être changée, il fallait y procéder avec modération, puisque les chiffres prouvent que si tout n'a pas été fait, même avec la législation actuelle, l'état de nos exportations s'est amélioré d'année en année.

Commerce extérieur : droits différentiels.

Les avantages principaux réservés au pavillon national, en Belgique, consistent :

1° En une remise de 10 p. % sur le montant des droits de douane pour les importations et exportations sous ce pavillon ;

2° En un droit de tonnage moindre ;

3° En des faveurs très marquées à l'importation des sucres et au monopole de l'importation du sel ;

4° En des primes pour l'encouragement de la construction des navires.

Considérez-vous ces protections comme insuffisantes, et pourquoi ?

M. CATTEAUX-WATTEL (*Anvers*). — Comme j'ai déjà développé devant la Commission d'enquête l'opinion de la Chambre de commerce sur cette question, et comme je ne pourrais dire ici que la même chose, je demanderai la permission de donner lecture de ce que j'ai dit à la Commission.

M. LE MINISTRE. — Certainement !

M. CATTEAUX-WATTEL (*Anvers*) donne lecture du mémoire suivant :

« Le but de votre commission, Messieurs, est de procéder à une enquête à l'effet :

» 1° D'examiner la situation actuelle du commerce extérieur, dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays ;

» 2° De vous enquérir si la législation existante est insuffisante ;

» 3° En cas d'affirmative, de présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

» Notre Chambre de commerce a déjà eu l'honneur de vous exposer ses vues et son opinion touchant les trois questions précitées, dans son rapport en date du 5 août. Je partage entièrement le système qu'elle vous a soumis et me bornerai par conséquent à y ajouter quelques considérations dans le but de mieux en faire apprécier le fondement et les conséquences favorables que son adoption devra avoir pour les intérêts généraux du pays.

» On est généralement d'accord qu'il faut tâcher de créer en Belgique un grand marché central, un de ces grands entrepôts européens où viennent s'échanger les produits de toutes les nations. Personne ne conteste que l'heureuse position de notre pays, la richesse de son sol, l'esprit d'ordre et l'intelligence de ses habitants, ses immenses ressources industrielles ne lui donnent le droit d'aspirer à cette haute destinée commerciale qui semble être son apanage naturel; mais si nous sommes à ce sujet d'accord sur le but, nous ne le sommes plus sur les moyens d'y parvenir.

» Les uns croient remédier au mal en substituant au régime actuel un système restrictif et des droits différentiels très élevés en faveur des provenances directes par pavillon national.

» Les autres appuient également le système des droits différentiels, mais dans des limites plus modérées; cette protection du pavillon national devrait être, selon eux, pour tous les articles coloniaux, ce qu'elle est aujourd'hui pour les sucres, mais ils n'accorderaient la faveur de l'importation directe qu'aux seuls navires appartenant aux lieux de provenance.

» D'autres enfin voudraient favoriser les importations directes d'une protection selon la nature des marchandises et qui ne pourrait toutefois dépasser un *maximum* de fr. 15 par tonneau, faveur qui serait accordée à tous les pavillons indistinctement, en maintenant cependant pour le pavillon national les priviléges qui lui sont accordés par la législation actuelle. Ce système est celui de la Chambre de commerce d'Anvers.

» Examinons quels seraient les inconvénients et les avantages de ces trois systèmes.

» Les partisans du premier se fondent sur la fâcheuse position de notre commerce extérieur et sur le manque de débouchés pour l'industrie du pays. Ils croient qu'en favorisant les provenances directes et en accordant de plus fortes protections à la marine nationale, on viendra puissamment en aide à l'exportation des produits de nos diverses branches d'industrie.

» Ce système me semble reposer sur des conséquences, sinon tout à fait fausses, du moins considérablement erronées, et il aurait pour résultat, à mon avis :

1° » D'écarter la concurrence des navires étrangers;

2° » De créer une espèce de monopole en faveur de la marine nationale et de lui rendre tributaires et notre comsommation et nos diverses industries indigènes;

» De porter un préjudice à notre marine même en provoquant contre elle des mesures de représailles qui frapperaient du même coup nos exportations vers les pays étrangers.

» Les défenseurs du système de droits différentiels, reculant devant ses conséquences, ont prétendu qu'il ne devait pas avoir pour résultat d'écarter la concurrence des navires étrangers, qu'ils reconnaissent indispensables à un grand développement d'affaires; mais on le demande avec des droits différentiels de 20 à 50 p. % sur les bois sciés et de 10 à 25 p. % de leur valeur sur les autres marchandises, tels que les a proposés M. De Foere, dans son projet de loi du 11 juin 1834. Peut-on admettre que la concurrence des navires étran-

gers soit possible? Non, sans doute; et si, malgré ce traitement répulsif, des navires étrangers pouvaient encore fréquenter nos ports, ce ne serait qu'à la condition que les navires belges élèveraient tellement le prix du fret qu'ils absorberaient à leur profit cette énorme différence de droit.

» Il y aurait donc, comme je viens de le dire, monopole en faveur de la marine nationale, et le système de M. Cassiers, qui a été reproduit dans cette assemblée, n'obvierait pas à ces inconvénients; car, n'accordant le traitement national qu'aux provenances directes par pavillon de ce pays de provenance, et la plupart des nations transatlantiques étant dépourvues de marine, il s'en suit que les importations de produits coloniaux par le pavillon étranger seraient exclus en Belgique et que les navires belges auraient seuls le monopole de ce commerce.

» La troisième conséquence du système protecteur qu'on voudrait faire prévaloir ne serait pas seulement fatale aux intérêts généraux du pays, elle le serait encore à ceux des armateurs belges eux-mêmes.

» En effet, quel est l'intérêt bien entendu de la marine nationale? N'est-ce pas de se ménager l'accès du plus grand nombre de ports possible, de se faire admettre partout sur le même pied que les nationaux? Les voyages de circumnavigation, de port à port, de pays à pays, ne seraient-ils plus considérés comme un des moyens les plus puissants de développement d'une marine marchande? Faut-il sacrifier tous ces avantages au triste privilége d'exploiter seul quelques affaires directes d'une manière même onéreuse pour le pays? Quels sont les avantages maritimes que la Belgique peut donner au commerce étranger? Elle peut leur offrir deux à trois ports, dont un seul de 1re classe; si, en les lui ouvrant libéralement, elle peut s'en faire ouvrir 200 à son tour, aux mêmes conditions, ne fait-elle pas un bon marché? ne favorise-t-elle pas mieux que par des mesures protectrices la marine nationale?

» Le système économique de presque toutes les nations maritimes dans leurs rapports internationaux se fonde sur les principes d'une parfaite réciprocité. Si donc nous voulons favoriser notre pavillon par des droits différentiels, attendons-nous, de la part des autres peuples, à des mesures de représailles qui seraient d'autant plus nuisibles à notre commerce extérieur qu'elles frapperaient sur des droits généralement plus élevés que ceux établis chez nous. Cela semble incontestable; cependant on objecte :

» Que les nations voisines ayant le même système protecteur pour leur marine, nous n'avons rien à craindre de ce côté, et que, quant aux puissances lointaines, celles-ci n'ayant point de marine, elles sont sans intérêt dans la question.

» Nous n'avons rien à craindre, dites-vous, des nations voisines? Mais a-t-on oublié qu'en représaille de notre protection de 10 p. %, l'Angleterre a frappé les importations de notre pays par navires belges d'un droit différentiel de 20 p. %? Peut-on douter qu'elle n'élève cette barrière contre notre pavillon dans la même proportion que nous élèverons la nôtre contre le sien? Et où en serions-nous alors pour l'exportation de nos écorces, de nos lins et des autres produits de notre sol? Sans doute, les Anglais qui ont besoin de ces produits continueraient à nous les prendre; mais ce ne seraient plus les bâtiments belges

qui iraient les leur porter ; ils perdraient nécessairement ces frets de sortie, et ceux de retour en sels ayant à supporter seuls tous les frais du voyage, il en résulterait renchérissement de cette denrée de première nécessité, au grand préjudice de nos consommateurs; et nous aurions ainsi porté un coup funeste à notre cabotage qu'avec raison vous entourez de tant de sollicitude.

» Non-seulement l'Angleterre, mais l'Autriche, mais la Sardaigne, la Turquie, ne prendraient-elles pas aussi contre nous des représailles qui pourraient gravement compromettre l'exportation de nos draps, clous, armes, verres à vitres, sucres raffinés, etc., qui trouvent dans la Méditerranée, les ports du Levant et de la mer Noire, de précieux débouchés qui ne peuvent que s'accroître à mesure que nos relations avec ces contrées auront pris un développement plus étendu.

« La Prusse aussi, en échange de notre protection de 10 p. %, maintient envers notre pavillon des droits maritimes plus élevés que ceux qu'elle perçoit sur les navires des nations assimilées. Voudrions-nous encore aggraver cette position alors que nous avons de si puissants motifs de ménager cette puissance dans l'intérêt de nos relations futures avec les provinces rhénanes et de notre transit avec la Suisse?

» On a dit que les nations lointaines n'ayant pas de marine, elles étaient sans intérêt dans la question des droits différentiels. Mais compte-t-on pour rien les États-Unis d'Amérique, et serait-ce donc agir dans l'intérêt de notre marine nationale, que de lui fermer, par des mesures imprudentes, l'accès de ce vaste marché, qui reçoit annuellement pour 650 millions de francs de produits divers et avec lequel la Belgique est appelée à lier des rapports d'une importance très considérable? La France avec son système protecteur, qu'on nous vante à tout propos, entretient avec les États-Unis un mouvement d'environ 400 navires par année, et dans ce mouvement son pavillon figure à peine pour 50, tant à l'entrée qu'à la sortie! Assurément ce n'est pas là le résultat auquel nous voulons aboutir; ainsi gardons-nous bien de nous engager dans une fausse voie qui nous y conduirait infailliblement.

» Ainsi, par l'adoption d'un système fortement protecteur, on arrêterait la libre concurrence des navires étrangers en créant une espèce de monopole en faveur du pavillon national; on paralyserait plutôt que d'étendre le développement de notre commerce extérieur en nous suscitant des mesures de représailles de la part des autres puissances ; on rendrait plus difficiles et plus restreints nos moyens d'exportation, et toutes ces conséquences réagiraient d'une manière fâcheuse sur le transit allemand et suisse que, dans l'intérêt de nos exportations nationales, nous devons nous efforcer d'attirer dans nos ports, et qui est susceptible de prendre une extension remarquable aussitôt que l'achèvement de notre chemin de fer rhénan nous aura permis de ressaisir nos relations avec ces deux pays.

» En compensation de tous ces désavantages, quels sont donc les avantages sur lesquels on s'étaie pour réclamer des droits différentiels et des faveurs plus grandes pour la marine nationale?

» Les partisans de ce système prétendent que la marine nationale est seule capable d'ouvrir de nouveaux débouchés à l'industrie, et partant de donner un grand développement à notre commerce extérieur.

» Je regrette de ne pouvoir partager cet avis, car, armateur moi-même, je ne m'opposerai certainement pas à toute mesure qui favorisât mes intérêts particuliers, alors surtout qu'elle serait d'accord avec l'intérêt général ; mais il faut savoir dire la vérité, et les protections qu'on réclame ne doivent pas tourner à l'avantage de l'industrie, mais profiter exclusivement à l'armateur : car enfin qu'est-ce donc qu'une protection en matière de navigation, si ce n'est un impôt levé sur la marchandise?

» Vous ne pouvez, dites-vous, soutenir la concurrence des navires étrangers : ils naviguent à trop bas fret : il faut donc les écarter pour que vous puissiez prospérer en haussant le prix du transport à votre gré. Là doit être votre but, car autrement votre demande serait un non-sens. De bonne foi, est-ce ainsi que vous voulez venir en aide à l'industrie? Est-ce en lui rendant ses conditions de travail plus onéreuses et ses moyens d'écoulement plus difficiles que vous voulez favoriser ses débouchés? Ne serait-ce pas plutôt aller à l'inverse du but que vous voulez atteindre?

» Qu'on ne croie cependant pas que je veuille ici rabaisser une marine nationale au point de la considérer comme inutile à la prospérité de notre pays. Je la considère, au contraire, comme un des éléments principaux de la fortune publique, comme un auxiliaire très utile à l'exportation des produits de nos diverses branches d'industrie ; mais, pour qu'elle puisse exercer cette influence salutaire, deux conditions me paraissent indispensables. La première, c'est que la marine nationale ne doit pas peser, par des charges plus onéreuses, sur les intérêts qu'elle doit favoriser, et la deuxième, c'est que l'industrie, à son tour, se mette à la hauteur des besoins des pays de consommation. Je suis loin de contester que l'armateur belge ne soit plus intéressé que l'étranger à exporter des produits nationaux. Pour lui, le premier soin est de tâcher de procurer à son bâtiment un fret à la sortie, et il chargera de préférence des marchandises du pays, s'il voit jour à y faire quelque profit. Mais s'imagine-t-on qu'il exportera de nos produits s'ils ne lui présentent en perspective que des chances de perte? Assurément non, et quelle que soit la faveur qu'il recevra au retour, il expédiera son navire sur lest, ou bien il le chargera de marchandises étrangères qui lui offriront de meilleures chances que les nôtres, car avant tout il consultera son intérêt propre, et l'on sait que dans le commerce c'est là le grand mobile.

» Considérons d'ailleurs, Messieurs, ce qui se passe sous nos yeux. Si une marine nationale devait, par le fait seul qu'elle existe, procurer des débouchés à notre industrie, pourquoi la plupart de nos navires s'en vont-ils sur lest ou faiblement chargés? Est-ce mauvais vouloir de nos armateurs? Non sans doute; cela tient essentiellement à l'insuffisance de nos produits propres à l'exportation, et de plus grandes faveurs sur les retours seraient inefficaces pour changer cet état de choses.

» Il n'y a donc pas connexité, solidarité nécessaire entre l'intérêt de l'armateur et celui du négociant ou de l'industriel : tous contribuent dans la sphère de leur action au développement commercial du pays ; mais par cela seul que la marine grandirait soit par l'effet de primes sur les retours ou autrement, il ne s'ensuivrait pas que nos exportations des produits nationaux dussent grandir dans la même proportion ; et, de même, ces dernières peuvent prendre un grand

développement sans que la navigation nationale y participe pour la plus grande part.

» Les exemples ne manquent pas pour prouver le fondement de cette proposition.

» En France, pendant la période décennale de 1827 à 1836, le commerce général avec l'étranger a augmenté tant à l'importation qu'à l'exportation, de 60 p. %. L'ensemble du tonnage pendant cette période s'est élevé de 1,615,000 tonneaux à 2,371,000 tonneaux, c'est-à-dire de plus de 46 p. %. Le tonnage français s'est accru de 30 p. % seulement, et le tonnage étranger de 60 p. %. En 1827, la proportion des navires étrangers excédait le tonnage des navires français de 31 p. %. et, en 1836, de 60 p. %.

» En Angleterre, la progression du commerce général a été plus considérable encore et, de 1820 à 1833, l'ensemble du tonnage, pendant cette période de 14 années, s'est élevé à l'importation de 1,668,060 tonneaux à 2,183,814 tonneaux anglais et de 447,611 tonneaux à 762,085 tonneaux étrangers, soit une augmentation de 31 p. % du tonnage anglais; et de 70 p. % du tonnage étranger.

» Aux États-Unis, le commerce général, qui se montait en 1815, tant à l'importation qu'à l'exportation, à 165,600,000 dollars, s'est élevé, en 1839, à 318,643,000 dollars, soit augmentation de 90 p. %. Pendant cette même période de 21 ans, le tonnage des navires américains de 700,500 tonneaux, s'est élevé à 1,255,384 tonneaux, soit en plus 79 p. %, et le tonnage des navires étrangers de 217,413 tonneaux, s'est élevé à 680,213 tonneaux, soit une augmentation de 213 p. %.

» Ces exemples prouvent évidemment que la marine nationale n'a pas été le moteur principal de ce grand développement commercial, et plaident, par conséquent, en faveur de la libre concurrence.

» Il résulte de tous ces faits, que pour que nos industriels puissent trouver des débouchés réguliers et permanents, il faut, avant tout, que la plupart s'efforcent de perfectionner davantage leurs produits, tant sous le rapport du bon marché que de la qualité; qu'ils s'attachent principalement à mieux les approprier au goût ou au caprice des consommateurs étrangers : du moment que, sous ces divers rapports, ils pourront lutter de pair avec les produits similaires des autres peuples rivaux, les moyens d'écoulement ne leur feront plus défaut, le négociant et l'armateur leur en fourniront à l'envi de nombreuses occasions, parce qu'ils y trouveront aussi leur intérêt.

» Néanmoins je conviens qu'il faut aider, qu'il faut accélérer autant que possible ce développement industriel, cette extension si désirable de notre commerce extérieur. Mais est-ce au moyen de primes qu'on pourra y parvenir? Je ne le pense pas; ce système d'encouragement ne sert le plus souvent qu'à arrêter l'essor de l'industrie plutôt qu'à la stimuler. Citons encore quelques exemples à l'appui de ce fait; j'en prendrai deux dans l'industrie anglaise même.

» Dans ce pays les toiles et manufactures de lin ont été protégées jusqu'en 1832 par une prime à l'exportation. Eh bien, de 1814 à 1832, en dix-huit ans, les exportations n'ont augmenté que de 71 p. %, tandis que de 1832 à 1839,

alors que plus aucune prime n'était accordée, l'exportation pendant cette période de sept années a augmentée de 80 p. %.

» Les manufactures de laine ont été longtemps protégées par la prohibition à la sortie des laines brutes de l'Angleterre. Quel a été l'effet de cette protection? C'est que cette industrie, contrairement à toutes les autres, est restée pour ainsi dire stationnaire; les exportations, pendant une période de 20 années, de 1819 à 1839, n'ont augmenté que de 37 p. % en quantités, et en valeur de 4 3/4 p. %.

» Le plus sûr moyen, à mon avis, de venir en aide à l'industrie, est de multiplier autant que possible les moyens de communication, à cet effet d'attirer dans nos ports, par un traitement libéral, le plus grand nombre de navires de toutes les nations, de nous mettre, le plus tôt possible, en possession du transit de l'Allemagne et de la Suisse, qui, en nous fournissant un aliment précieux pour nos chargements de sortie, deviendra l'auxiliaire le plus puissant à l'exportation de nos produits nationaux, tandis que, dans l'état actuel de nos relations, il ssont fort souvent dans le cas de prendre la voie coûteuse et détournée d'un pays voisin, à défaut d'occasions directes d'expéditions dans nos ports.

» Ce transit et ces moyens rapides et réguliers de communication nous sont promis par le chemin de fer qui doit bientôt relier la mer au Rhin, par l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur transatlantiques, et par d'autres encouragements que le Gouvernement a l'intention d'accorder à des lignes de paquebots à voiles. Ces moyens de perfectionnement que réclame encore notre commerce extérieur, porteront leurs fruits, n'en doutons pas, Messieurs, et ils seront d'autant plus durables qu'ils n'auront rien de factice et qu'ils reposeront sur les bases solides de notre belle position et des ressources naturelles du pays.

» Si l'on doit s'efforcer d'offrir à nos diverses branches d'industrie toutes les facilités désirables pour l'exportation de leurs produits, on doit aussi leur rendre les conditions de travail aussi économiques que possible, et, dans ce but, une révision de la loi des céréales dans un sens libéral, me paraît nécessaire afin d'éviter que, dans des années de peu d'abondance, une excessive chèrté des substances ne laisse à l'ouvrier, que l'unique ressource de satisfaire aux besoins usuels de la vie. A différentes époques notre Chambre de commerce a fait parvenir ses vues à ce sujet à notre Gouvernement, et puisqu'on paraît assez généralement d'accord sur ce point, que c'est à la cherté des grains, qui afflige depuis deux ans les classes inférieures de la société, qu'il faut attribuer en grande partie les souffrances de l'industrie, le moment me paraît opportun pour s'occuper sérieusement de cet objet. Après les développements dans lesquels je suis entré, il me reste peu à dire sur le second système qui a été présenté dans cette assemblée. Le seul inconvénient que j'y trouve, c'est de porter atteinte à la libre concurrence des navires de toutes les nations, qui nous est indispensable, si nous voulons créer un grand marché central en Belgique; c'est de restreindre nos moyens d'exportation en nous privant de cette libre concurrence; c'est encore dans certains cas donnés de détourner les importations au profit des marchés rivaux, car c'est le propre de tout système restrictif d'éloigner plutôt que d'attirer les affaires.

» Le système de notre Chambre de commerce obvie à ces inconvénients et

semble réunir toutes les conditions pour nous faire arriver à cette prospérité commerciale et industrielle, objet de tous nos vœux. Il protége suffisamment notre commerce direct contre les importations des entrepôts d'Europe ; il conserve à notre marine nationale les faveurs existantes qui doivent lui permettre de lutter avantageusement contre la concurrence des navires étrangers, et, comme complément de tous ces avantages, j'ajouterai que, dans mon opinion et à l'exemple de nos voisins, il serait à désirer que les marchandises coloniales et produits transatlantiques ne fussent plus admis désormais que par les ports maritimes du royaume. »

M. Delescluze (*Bruges*). — Il me semble que ce que M. Catteaux-Wattel vient de lire ne répond pas à la question. Vous avez énoncé, Monsieur le Ministre, les avantages dont jouit la marine nationale. M. Catteaux a saisi cette occasion pour développer son système. Pour répondre à votre question, Monsieur le Ministre, je lirai quelques passages du mémoire que la Chambre de commerce de Bruges a publié en réponse à l'auteur de l'*Annexe* D. Ces passages sont ainsi conçus :

« 1° Le but principal que les puissances maritimes et commerciales ont recherché dans les faveurs qu'elles accordent aux importations par navires nationaux, est incontestablement celui de stimuler l'exportation de leurs propres produits industriels. En accordant ces faveurs aux cargaisons de retour, elles secondent puissamment les cargaisons de sortie. Le commerce maritime national, sûr de pouvoir se défaire, sur ses propres marchés, de ses importations coloniales, à des prix inférieurs à ceux qui sont demandés pour les mêmes marchandises, importées par le commerce maritime étranger, se livre, avec sécurité, aux exportations des produits nationaux qu'il va échanger au loin contre les produits coloniaux. Cette protection opère ce résultat au point que quelquefois le commerce maritime ne demande pas de faire des bénéfices sur l'exportation des produits nationaux. Il fait son fret de sortie et il recueille son bénéfice sur ses retours. Entretemps, les industries d'exportation ont prospéré ; l'ouvrier a trouvé du travail ; le fabricant a été recompensé de ses peines ; la main-d'œuvre des produits exportés et celle de la construction navale et de la navigation sont restées au pays ; la consommation a donné une valeur à une masse de matières premières ; des capitaux ont été employés et mis en circulation, et la classe ouvrière a trouvé des moyens d'existence.

Tels sont les avantages considérables que tous les États maritimes et industriels recueillent de la protection efficace qu'ils accordent à leur marine marchande. »

2° Pour répondre maintenant à la question que vous posez, si les avantages que vous énumérez, et dont jouit la marine nationale, sont suffisants, je continuerai à vous citer les passages suivants :

« La réduction de 10 p. % est illusoire. Les droits de douane, dont sont frappés les principaux articles d'importation par mer, sont très minimes. Cette protection ne peut avoir l'effet de protéger notre navigation commerciale contre la concurrence étrangère, et d'établir entre la Belgique et les contrées lointaines un commerce régulier et suivi d'échanges. Dix années d'expérience l'ont prouvé. L'étranger, au moyen de faveurs efficaces dont jouissent chez lui ses importa-

tions, exploite, à l'exclusion de la Belgique, les marchés lointains. Il y place les articles similaires aux nôtres qu'il échange contre les denrées coloniales. Ses avantages ne se bornent pas là. Nos droits différentiels étant très légers, ils ne lui opposent pas de barrière. Il verse dans nos ports le trop plein de ses cargaisons de retour. La proximité des ports lui permet de s'en retourner sur lest ; il exporte de nouveau au loin les produits de son pays. Il empêche ainsi la Belgique d'exporter ses propres produits, attendu qu'il encombre nos ports et nos marchés de marchandises coloniales, et enlève à notre commerce les cargaisons de retour, sans lesquelles toute exportation est impossible. C'est la raison pour laquelle la Belgique n'a pu parvenir à établir un commerce régulier et suivi d'échanges avec les contrées d'outre-mer ; la raison pour laquelle le commerce du pays s'est réduit à celui de consignation et de commission, la raison encore pour laquelle notre navigation commerciale, malgré les primes de construction, n'a pu prendre aucune extension, enfin une des raisons pour lesquelles l'industrie du pays, malgré le bel élan qu'elle avait pris, s'est vue arrêtée dans sa production.

» Sous l'ancien régime, la protection de 10 p. % pouvait suffire aux besoins de nos exportations. Elle était appuyée sur d'autres moyens efficaces de commerce maritime que les événements de 1830 nous ont enlevés. Ces moyens ont été trop souvent développés dans la discussion de la proposition d'enquête pour qu'il soit besoin de les énumérer de nouveau.

» Si cette législation ne convient plus à la Belgique, parce qu'elle ne possède plus les mêmes avantages, il faut donc changer cette législation et chercher d'autres avantages commerciaux qui compensent ceux que nous avons perdus. Or, ces avantages ne peuvent se rencontrer nulle part ailleurs que dans une protection efficace à accorder à l'importation directe par navires nationaux de tous les autres articles exotiques. La Belgique trouvera dans cette facilité d'importation celle de faire des exportations proportionnées, ou d'échanger, sur les marchés lointains, ses produits industriels contre les produits coloniaux.

» Si nous ne cherchons pas à ouvrir des débouchés sur les marchés lointains et à établir avec eux un commerce suivi d'échanges, sur quels marchés pourrons-nous, en présence des tarifs prohibitifs des États européens, déverser le trop-plein de nos produits?

» Nous attendrons de nos adversaires une solution satisfaisante à ces questions. »

3° Vous n'ignorez pas, Monsieur le Ministre, que presque tous les navires des États maritimes du continent, ainsi que les navires de l'Angleterre, des deux Amériques et du Levant, ont été assimilés, quant au droit de tonnage et de pilotage, aux navires nationaux. A l'exception de la France, nous ne connaissons plus d'autre nation maritime qui jouisse de la même faveur. Il est donc contraire à la vérité de présenter cette réduction notable comme une faveur dont jouirait exclusivement la marine nationale.

Les droits différentiels de tonnage et de pilotage constituaient, à la vérité, une protection notable pour la navigation du pays. Secondés par d'autres protections réelles, ils pouvaient stimuler considérablement nos exportations. Quoique notre commerce eût perdu les appuis maritimes de la Hollande, toute cette partie de la législation protectrice de notre marine marchande, relative

aux droits de port, a été sacrifiée au transit, sans que les Chambres législatives et commerciales aient été consultées.

4° Cette concession a été faite en violation de la loi de 1822, qui consacrait formellement le principe de la réciprocité, c'est-à-dire que l'on ne pourrait accorder l'assimilation que pour autant que ces nations accorderaient chez eux à nos navires les mêmes faveurs, que nous accordons chez nous aux leurs ; or, il est constant que la Prusse, la Russie et l'Angleterre ne nous accordent pas les faveurs que nous leur prodiguons chez nous bien gratuitement.

Nous avons pesé, une à une, les faveurs accordées à la marine nationale. Nous croyons avoir démontré que, considérées comme moyens d'exporter nos produits, la réduction de 10 p. % sur les droits de douane est complétement illusoire. La réduction sur le sucre et la faveur sur l'importation du sel sont, à elles seules, incapables de développer nos échanges commerciaux, et celle sur le tonnage a presque entièrement disparu. Si, maintenant, nous comparons cette faible protection à celle que, malgré leurs colonies et l'étendue de leu navigation commerciale, les autres nations maritimes et industrielles accorden à leur marine marchande, l'influence commerciale et navale de ces faveurs se trouve encore considérablement réduite, si elles ne sont complétement inefficaces et nulles, en présence de la concurrence écrasante de la navigation commerciale étrangère qui, dans l'intérêt des exportations nationales, reçoit chez elle une protection tout autrement importante. Cependant, vous nous demandez, Monsieur le Ministre, si ces faveurs ne sont pas suffisantes ? L'histoire commerciale de toutes les nations maritimes, les immenses succès que leur commerce et leur industrie ont obtenus d'une législation maritime efficacement protectrice, et dix années de déplorable expérience n'ont donc pas suffi pour dissiper tout doute à cet égard. Chose singulière ! l'on ne conteste pas l'utilité d'une marine nationale, l'on ne nie pas les avantanges du commerce direct ; l'opinion est même unanime à cet égard ; et lorsque, sous la législation actuelle, notre marine nationale et notre commerce direct n'ont fait que rétrograder, l'on doute encore si cette législation est insuffisante, ou s'il faut la changer en faveur de ces deux intérêts, qui sont la source de toute prospérité nationale ! Le seul moyen de créer un commerce direct d'échanges, et une marine nationale capable de l'exploiter et d'en recueillir les avantages, est, sans contredit, une protection efficace, accordée à l'un et à l'autre.

Pour répondre à M. Catteaux qui se flatte de créer un grand marché européen à Anvers, ainsi qu'à l'honorable M. Orban qui dit : « Du moment que nos chemins de fer et nos bateaux à vapeur auront atteint, les uns la France et l'Allemagne, les autres l'Amérique du Nord, dès ce moment, la navigation nationale et l'exportation des produits industriels recevront une grande impulsion ; avant de changer le système en vigueur, il faut attendre les résultats que ces nouveaux moyens de commercer à l'extérieur doivent amener, et alors seulement on pourra apprécier ce qui manque encore au système maritime ; »je dirai que nous atteignons, depuis longtemps, les frontières de l'Allemagne et de la France ; les moyens de communiquer avec ces deux pays n'ont jamais cessé ; leurs tarifs nous ont opposé une barrière infranchissable pour exporter, au-delà de leurs frontières, plus de produits que nous en avons exporté. Par quelle

cause inaperçue, du moment que notre chemin de fer aura atteint le Rhin et la frontière française, nos exportations, dans ces mêmes pays recevront-elles, en présence de ces tarifs, une nouvelle impulsion, dont il est difficile d'indiquer les limites?

Par quelles voies inconnues, la navigation transatlantique vers New-York, vers un seul pays, nous permettra-t-elle d'explorer le Nouveau-Monde?

Quelle est cette force mystérieuse des choses par laquelle nous serons posés comme intermédiaires des échanges entre l'Allemagne, la Suisse, le nord de la France et les contrées transatlantiques? Les ports hollandais, prussiens et anséatiques, seront-ils assez bénévoles pour s'effacer devant le port d'Anvers? Les voies de transport par eau vers le Rhin et la Suisse, ne seront-elles pas, à raison de leur bas prix, préférées aux voies de transport par terre? Les prix de transport par eau ne seront-ils pas baissés, si le chemin de fer leur faisait une concurrence sérieuse? La Hollande n'a-t-elle pas déjà facilité et ne facilitera-t-elle pas encore le transit étranger par des conventions réciproques?

Nous n'avons dans le port d'Anvers ni navigation, ni commerce extérieur, régulièrement établis et suivis avec les principaux marchés du globe; ces relations et ces moyens de transport sont établis à Rotterdam, à Amsterdam, à Hambourg, au Hâvre; quelle est cette force des choses qui fera diriger les marchandises de l'Allemagne, de la Suisse et du nord de la France sur Anvers, pour être transitées régulièrement vers les contrées transatlantiques par un commerce extérieur et une navigation qui n'existent pas dans ce port? En outre, ne sera-t-il pas dans l'intérêt du commerce allemand et suisse d'envoyer en transit ses articles dans les ports d'une puissance coloniale, navale et commerciale, où les moyens de commerce et de navigation sont régulièrement établis?

Les marchandises des contrées transatlantiques ne seront-elles pas préférablement dirigées en transit vers l'Allemagne sur des ports qui, par la voie fluviale et à plus bas prix, pourront les envoyer à leur dernière destination?

Dans la supposition que l'Allemagne, la Suisse et le nord de la France nous envoient des marchandises pour la réexportation, par quels navires ces marchandises seront-elles transportées vers les contrées transatlantiques? Quand on indique le but, sans assigner, en même temps, les moyens de l'atteindre, l'intelligence n'est pas satisfaite. Seront-elles exportées par navires étrangers? Ils n'exportent pas aujourd'hui les marchandises belges, quoiqu'ils fréquentent nos ports. Seront-elles exportées par navires nationaux? En refusant de protéger les importations de la marine nationale, on la met dans l'impossibilité d'exporter même les produits du pays. Aussi longtemps que les importations par navires nationaux ne seront pas plus favorisées, ces transports seront impraticables. Les frets ne peuvent pas peser tout entiers, ou, en grande partie, sur la cargaison de sortie. Le prix des marchandises s'en trouverait chargé sur les marchés du dehors; elles ne pourraient soutenir la concurrence contre les mêmes qualités de marchandises transportées à un fret plus bas.

Dans cette même supposition, pour quel compte ces marchandises seront-elles exportées? Sera-ce pour compte du commerce étranger? Il n'en exporte pas maintenant. Ces opérations n'entrent pas, d'une manière régulière et suivie, dans les faits commerciaux. Il n'est pas dans l'intérêt du commerce étranger

d'exporter nos produits en concurrence avec les siens Le commerce s'exerce par les négociants de la place commerciale. Sera-ce pour compte du commerce du pays? Notre commerce s'est réduit à celui de commission, et les mesures que l'on prend, bien loin de tendre à un véritable commerce actif d'échanges, tendent plutôt à établir exclusivement le commerce de commission. Sera-ce enfin pour compte de l'industrie manufacturière elle-même? Les opérations sont anormales et ruineuses.

Si nous ne sommes posés entre les diverses contrées que comme des intermédiaires commissionnaires, et non comme des intermédiaires négociants, comment la force des choses imprimera-t-elle à la navigation nationale et à l'exportation de nos produits industriels, une impulsion dont il est difficile d'indiquer les limites?

Nous vivons quelque peu de fait et d'actualité. En présence de ces prédictions, nous demandons quelle est, dans notre situation actuelle, cette force des choses qui nous fera importer en Allemagne, en Suisse et dans le nord de la France, les denrées coloniales nécessaires à leur consommation, et exporter leurs produits fabriqués, à nous qui n'importons pas les besoins de notre propre consommation et n'exportons pas nos propres produits fabriqués? Les moyens de nous livrer à ces opérations nous sont refusés. Nous ne connaissons que l'établissement des bateaux à vapeur destinés à servir une seule ligne de communication avec l'Amérique du Nord. Mais aussi quel moyen forcé et dispendieux pour n'atteindre qu'une seule contrée lointaine!

En conservant la législation actuelle, nous ne parviendrons pas à créer à Anvers un marché général; les denrées continueront d'arriver, en grande partie, par cabotage, des entrepôts d'Europe; les prix en sont affectés par les doubles frais de commission, de transport, de chargement et de déchargement. Serait-il dans l'intérêt de l'Allemagne et de la Suisse de prendre des marchandises de seconde main?

En maintenant la législation existante, n'est-il pas évident que les mesures indiquées ne tendent qu'à établir notre système commercial sur le transit, système qu'aucune nation maritime et commerçante n'a jamais adopté, et qui, comme système fondamental, ne peut contenir autant d'éléments de prospérité que s'il était subordonné à un commerce actif d'échanges, exercé directement par le pays? Existe-t-il une seule cause qui pût entraver le transit, s'il était primé par un commerce direct d'échanges? Ne recevrait-il pas, au contraire, une grande impulsion par les mouvements de ce dernier commerce?

Un système commercial, basé principalement sur le transit, s'appuie, en grande partie, sur la navigation étrangère pour l'exportation des produits nationaux. Or, jamais chez aucune nation européenne, cette navigation n'a concouru à l'exportation des produits indigènes dans la proportion de la navigation nationale. Elle est restée à une immense distance de la quantité de produits exportés par navires nationaux. Aussi aucune nation européenne n'a jamais compté sur la navigation étrangère pour l'exportation de ses produits. Les ports sont trop rapprochés Le commerce européen profite de ce rapprochement pour jeter ses retours dans nos ports. Il part sur lest pour exporter de nouveau ses propres produits. Les puissances coloniales qui nous environnent

en profitent de leur côté pour déverser sur nos marchés le trop plein des retours de leurs colonies, où elles excluent nos importations. Cette facilité dont jouit le commerce étranger voisin, d'importer chez nous ses cargaisons de retour, met un obstacle insurmontable à nos propres exportations Notre propre commerce d'échanges s'est vu obligé de se réduire à celui de commission, au grand détriment de notre industrie. Puisqu'aucun changement n'a été apporté à la législation et qu'au contraire, dans le but d'avantager le transit contre les intérêts majeurs de notre commerce lointain d'échanges, les navires étrangers ont été assimilés quant aux droits de tonnage, aux navires nationaux, le suicide commercial devait immanquablement se commettre, et il l'a été.

Je relèverai ce qu'a dit M. Catteaux-Wattel, qu'il faut s'attacher à obtenir des traités de réciprocité, que ce sera ainsi que nous obtiendrons les avantages que nous devons souhaiter pour notre pavillon. Maintenant, je vous dirai : comment est-il possible d'obtenir des traités de réciprocité de navigation, si vous n'avez aucun avantage à offrir en échange à l'étranger ? Car ce n'est pas pour jouir d'un aussi faible avantage que celui des 10 p. % que l'Angleterre et la France abaisseront leurs droits. Quant aux droits de pilotage, on en a accordé la remise à la Prusse par une violation de la loi ; car la loi ne permet d'assimiler les navires étrangers aux nationaux, quant aux droits de pilotage, que quand nos navires leur sont assimilés pour ces mêmes droits à payer à l'étranger.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Notre Gouvernement est en instance auprès du Gouvernement prussien pour faire disparaître cette inégalité quant aux droits maritimes.

M. le Ministre. — Je voudrais, MM., connaître votre opinion sur la question qui est en ce moment en discussion.

M. Corbisier (*Mons*). — Ce n'est qu'avec infiniment de circonspection que la Chambre de commerce de Mons a abordé cette grave question. Les rapports du district de Mons avec le commerce maritime sont si peu directs qu'on y a peu de connaissance de cette matière importante. Cependant, après avoir délibéré sur cette question, la Chambre a considéré les faveurs actuellement accordées à la navigation nationale comme insuffisantes. Elle pense qu'il faut recourir aux droits différentiels, sans exclure le système de réciprocité parfaite dont a parlé M. Catteaux-Wattel.

M. le Ministre. — Ces avantages accordés au pavillon national par les droits différentiels s'étendraient-ils aux matières premières dont l'industrie du pays a besoin ?

M. Corbisier (*Mons*). — Également. La Chambre s'est prononcée, à cet égard, dans le sens le plus absolu.

M. Gilson (*Tournay*). — La Chambre de commerce de Tournay, comme celle de Mons, n'étant pas à même, par sa position, d'approfondir cette grave question, a hésité à se prononcer. Cependant, après une mûre délibération, elle a pensé qu'il fallait faire quelque chose de plus pour la marine nationale dans ses rapports avec l'industrie. Elle a manifesté pourtant un regret, c'est

que les Chambres de commerce, mieux placées que nous pour formuler le système proposé ne l'aient pas fait. Si ce système était formulé, moi qui connais l'opinion de la Chambre de commerce, que je représente, je pourrais m'expliquer plus catégoriquement sur la protection que nous voulons

Nous désirons des lois protectrices de la navigation nationale, et nous croyons que par elle nous obtiendrons l'exportation plus facile de nos produits manufacturés. Mais nous ne voulons pas que les navires étrangers soient grevés de droits tellement élevés qu'ils les éloignent de nos ports, et que nous perdions ainsi d'un côté ce que nous gagnerions de l'autre.

J'espère que bientôt un système sera formulé. Nous aurons à examiner alors si nous pouvons donner toute latitude aux partisans de ce système.

Voici, du reste, les considérations qui nous ont déterminés à nous prononcer comme nous l'avons fait.

Dans la situation actuelle des choses, l'industrie manufacturière n'a pas trouvé de moyens suffisants d'exportation ; de là est résulté un état de malaise auquel il faut bien chercher un remède. Les navires presque tous étrangers, qui fréquentent nos ports, en sortent le plus souvent sur lest, après avoir opéré leur déchargement, et vont chercher dans l'un des ports d'une puissance voisine leur cargaison de retour ; aucun ne songe à tenter sur quelque marché lointain le placement de certains de nos produits.

Les navires nationaux, s'ils venaient, eux, un jour approvisionner notre marché intérieur, seraient certainement plus disposés par intérêt ou par bon vouloir à aider nos industriels dans la recherche de quelque débouché utile. En somme donc et en nous restreignant à l'intérêt industriel que nous avons plutôt mission de défendre, et laissant de côté pour un instant l'intérêt maritime, nous nous disons que le système actuel n'a point eu pour résultat de nous venir en aide : quel inconvénient y aurait-il donc d'essayer d'un système nouveau qui a réussi chez toutes les puissances voisines? Tentons cet essai. Le *statu quo* est ce qu'il y a de pire; nous le répétons, le système actuel n'a rien produit.

M. LE MINISTRE. — Vous dites que la législation actuelle n'a rien produit. Ne vous rappelez-vous pas cependant qu'il est résulté de la discussion que sous l'empire de cette législation (je ne prétends pas pour cela qu'elle soit ni complète ni parfaite), nos exportations ont augmenté.

M. GILSON (*Tournay*). — Cet accroissement tient à l'état naturel des choses. Tous les objets de consommation ayant été en augmentant depuis dix ans, il n'est pas étonnant que les exportations aient aussi augmenté. Que l'on compare les statistiques et l'on verra que les chiffres des dernières statistiques sont énormes comparés à ceux des statistiques d'il y a dix ans Ce qu'il faudrait faire, ce serait comparer la situation de notre pays avec celle des pays qui ont une législation différente de la nôtre. On verrait alors ce qu'on peut gagner avec telle ou telle législation.

M. LE MINISTRE. — Je vous ai dit que les exportations de la Belgique ont augmenté, de 1834 à 1838, de 41 millions, ou 41 p. %.

Les exportations de la France, de 1834 à 1838, ont augmenté de 29 p. %.

Celles de l'Angleterre, de 1834 à 1838, ont augmenté de 20 p. %.

M. Delescluze (*Bruges*). — Leurs exportations étaient déjà arrivées à un chiffre très élevé, tandis que les nôtres ne font que commencer.

M. le Ministre. — M. Gilson a demandé une comparaison entre la statistique de notre pays et celles des pays qui ont une législation différente ; je la lui donne.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Frapper les provenances indirectes, c'est mettre évidemment un obstacle, une difficulté à ce que des navires chargés de certaines marchandises provenant des pays de l'Europe, arrivent dans nos ports.

Nous demandons tous des débouchés, et je ne vois pas comment une pareille mesure pourrait les procurer. Pour l'arrondissement de Charleroy, par exemple, je ne comprends pas qu'en rendant plus difficile l'accès des vaisseaux venant de la Hollande, de Hambourg, de Brême, on ne rendrait pas plus difficile l'exportation vers ce pays et ces villes de nos produits manufacturés.

N'exportons-nous pas, sur les navires qui y touchent, une notable partie de nos produits manufacturés ?

Augmenter les droits sur les provenances portées par ces navires, n'est-ce pas diminuer l'occasion, la facilité d'exporter, empêcher les débouchés ?

La houille par l'extension que prend partout la vapeur doit être toujours de plus en plus en usage. C'est en Europe, je crois, que nous espérons en vendre. Mettre une entrave à l'entrée chez nous des navires qui ont touché les côtes des pays qui nous environnent, n'est-ce pas empêcher que nous ne tirions parti d'une richesse que la nature a répandue d'une main si libérale sur notre pays ?

Lorsque la nation prit à sa charge le péage de l'Escaut, elle voulut une mesure générale. Alors, dans le prétendu intérêt d'une marine nationale, on voulut déjà établir des catégories. La majorité des Chambres repoussa ses prétentions et décida que la mesure s'étendrait à tous les navires.

Il fut démontré alors, qu'en admettant dans le fleuve, aux mêmes conditions, toutes les provenances directes ou indirectes, c'était le meilleur moyen d'exporter nos produits.

Malgré nos violents démêlés, la Hollande elle-même ne fut pas exceptée. On vit bien qu'il nous était avantageux de ne mettre aucune entrave à la libre entrée des navires qui venaient de ses ports ;

Qu'en recevant directement ou indirectement ses produits et ceux de ses colonies, c'était le moyen d'exporter chez elle et par elle dans ses colonies, et l'on fit voir ainsi qu'entraver l'arrivée des vaisseaux venant de Hollande, c'était empêcher ce que l'on cherchait, les débouchés.

La navigation nationale se présenta alors, mais elle ne put faire repousser aucun navire, parce qu'on sentait que c'était nuire au commerce, aux échanges, aux débouchés.

Toute catégorie fut donc repoussée, et aujourd'hui que demande-t-on ? Absolument la même chose que ce qui fut rejeté alors. Ceux qui admettront les droits sur les provenances indirectes, et qui diraient que des catégories sur le péage de l'Escaut ne doivent pas être établies, tombent dans une contradiction manifeste.

La Chambre de commerce d'Anvers entre dans le système des droits différentiels, doucement, il est vrai, mais enfin, elle y entre.

Voit-elle bien où ce système conduit? Nous fera-t-on bien comprendre comment il est bon, profitable au pays de rembourser le droit de l'Escaut aux navires portant des provenances qu'on nomme indirectes, quand on trouve profitable au pays de repousser ces provenances par un droit qui peut s'élever jusqu'à fr. 15 le tonneau?

La Chambre de commerce d'Anvers fera-t-elle bien comprendre que les contributions de la Belgique doivent servir à payer au gouvernement hollandais un tribut pour un vaisseau qui vient de Hollande dans l'Escaut, quand elle nous convie en même temps dans l'intérêt national à repousser ce navire par un droit qui peut s'élever, dans certaines circonstances, au quintuple du droit sur l'Escaut.

S'il est avantageux au pays d'entraver l'entrée des provenances indirectes, il est déraisonnable, contradictoire de puiser dans le trésor public pour faciliter l'entrée de l'Escaut à ces provenances. Une contradiction pareille donne de la part d'Anvers gain de cause à ceux qui demandaient des catégories dans le remboursement du droit de l'Escaut, et je ne vois pas comment on ne devrait pas les établir. Car celui qui est convaincu que l'entrée des provenances indirectes doit être rendue plus difficile, fait une action déraisonnable en payant un tribut aux Hollandais pour faciliter l'entrée des navires qui portent ces provenances.

Ces conséquences, il est infaillible qu'on ne les sente pas, et Anvers, qui ne croit faire qu'une concession insignifiante, sera conduit peut-être bien plus loin qu'il ne voulait aller.

Car le but des droits différentiels c'est de créer, de protéger une marine nationale. Une fois entré dans ce système, soyez convaincu qu'on ne s'en tiendra pas à la concession qu'Anvers fait aujourd'hui. On demandera bien d'autres faveurs et on se repentira alors d'avoir porté ce premier coup au système libéral qui nous régit.

M. Orban (*Liége*). — Appartenant à la Chambre de commerce d'une ville non maritime, j'aurais désiré connaître quelque chose de certain concernant les projets des droits différentiels. M. Catteaux-Wattel a formulé son système. J'aurais désiré de même que la Chambre de commerce de Bruges, qui demande des droits différentiels, fît connaître sur quels objets ces droits porteraient, et quel en serait le taux. Du reste, la Chambre de Liége est opposée à tous droits différentiels ; car, dans ce système, les arrivages par toutes les frontières de terre et par la Meuse, seraient imposés au *maximum,* parce que toujours ils sont considérés comme importations indirectes; cette élévation des droits à l'entrée ferait cesser nos relations commerciales avec la Hollande.

M. Delescluze (*Bruges*). Nous ne discutons maintenant que le principe. Avant d'en venir aux chiffres, nous devons nous mettre d'accord sur le principe.

M. Orban (*Liége*). — Pour moi, je ne sais pas où vous mènera votre principe et c'est ce qui m'engage à le repousser, dès que l'on se refuse à entrer dans les détails qui doivent en être la conséquence.

M. Clavareau (*Verviers*). — La Chambre de commerce de Verviers aurait désiré, comme celle de Liége, qu'on eût formulé un projet de loi; car c'est dans l'application que gît la grande difficulté. On nous parle d'établir des droits différentiels, sans qu'on sache sur quoi ils seraient établis. S'il ne s'agit que de se prononcer sur le principe, je dirai que la Chambre de commerce de Verviers est contraire au principe. En effet, nous ne concevons pas comment ce système amènerait dans le port d'Anvers un plus grand nombre de navires. A en juger par l'exemple de la France, où il y a des droits différentiels, nous ne voyons pas que ce système ait pour conséquence de procurer les matières premières à meilleur marché.

On dit : « Si vous avez des droits différentiels, vous exporterez vos » produits. »

Pour moi, je ne le pense pas. Les armateurs se contenteront du bénéfice des droits différentiels, et ils ne se chargeront pas d'objets sur lesquels ils craindront de perdre. Ce qu'il faudrait pour favoriser nos exportations, ce seraient des maisons faisant le commerce d'exportation, comme il y en a à Hambourg. Là, il n'y a ni droits différentiels, ni provenances directes; toutes les marchandises paient $^1/_8$ p. %; et cependant c'est un des ports les plus fréquentés. Voudriez-vous, Messieurs, que notre navigation fût protégée aux dépens des fabriques?

(Dénégations de la part de MM. Delescluze et Valcke De Knuyt.)

M. Kegeljean (*Namur*). — La Chambre de commerce de Namur pense que le système des droits différentiels éloignerait de nos ports tous les navires étrangers, et enlèverait ainsi à nos fabriques, le moyen d'exporter. Nos fers vont en Hollande : s'il y a des droits différentiels, la Hollande ne voudra plus les recevoir. Il en est de même pour une foule d'autres articles. Aujourd'hui Anvers est un entrepôt considérable pour les cuirs. Les tanneurs de la province de Namur craignent qu'un système de droits différentiels fasse retourner l'entrepôt des cuirs à Rotterdam où il était auparavant. En résumé, la Chambre de commerce de Namur repousse les droits différentiels, parce qu'elle croit qu'ils seraient plutôt préjudiciables que favorables au commerce.

M. Montville (*Limbourg*). — La Commission d'enquête a consulté la députation provinciale du Limbourg sur cette question. Comme elle est d'une grande importance et assez étrangère à mes travaux habituels, j'ai cru devoir la traiter par écrit. Permettez-moi de vous donner lecture d'une partie des observations qu'elle m'a suggérées; elles serviront de développement aux conclusions du rapport que notre collége a transmis à la Commission de l'enquête parlementaire.

Est-il nécessaire d'apporter des modifications au régime du commerce maritime de la Belgique, et de quelle nature doivent être ces modifications?

Telle est la question qui est soumise à notre examen et sur laquelle nous sommes chargés d'émettre notre avis.

La législation de 1816 et 1822 régit encore aujourd'hui, sauf quelques modifications, les intérêts industriels et commerciaux de notre pays.

Les bases de cette législation reposent sur les principes suivants :

1° Que tous grands ou principaux objets de consommation soient imposés fort modérément, à l'entrée, à la sortie et au transit;

2° Qu'il soit imposé des droits fort modiques sur l'importation de toutes matières premières servant aux fabriques nationales;

3° Qu'il soit perçu, à l'entrée de tous les objets manufacturés à l'étranger, qui sont en contact avec les produits des fabriques nationales, de tels forts droits qu'ils puissent favoriser le débit à l'intérieur des productions indigènes, sans néanmoins trop gêner le commerce d'exportation de ces objets;

4° Que l'exportation de tous objets d'industrie nationale soit, autant que possible, favorisée et exemptée de droits.

Enfin, cette législation consacre la liberté de commerce, en accordant toutefois à la marine nationale la protection d'une réduction de 10 p. % sur des droits de douane pour toutes les marchandises qu'elle importe.

Ces principes me paraissent fort sages, et je pense qu'il ne faut y déroger que lorsqu'il sera prouvé, d'une manière évidente, qu'ils forment un obstacle permanent au développement de l'industrie et de notre commerce extérieur.

En effet, chaque pays, par sa topographie, par son climat et l'intelligence de ses habitants, possède des avantages qui lui sont propres; mais ces conditions mêmes de sa personnalité le mettent dans une situation moins favorable à l'égard des ressources territoriales, et des aptitudes naturelles qui sont les attributs d'un autre pays.

C'est une mauvaise politique, c'est contrarier l'ordre de la nature que de vouloir forcer l'intérieur à la production d'articles que d'autres pays peuvent y verser à moitié prix.

Le principe fondamental en cette matière, doit être celui d'une réciprocité d'échanges, d'une liberté modérée d'exportation et d'importation.

C'est sous le système libéral qui a été suivi par nos ancêtres pendant que des droits prohibitifs ou restrictifs étaient adoptés par nos voisins, que la Belgique a vu son commerce et son industrie grandir et prospérer.

Aujourd'hui que les autres pays semblent se relâcher un peu de la rigueur du système protecteur et montrent une tendance vers des idées plus libérales, elle aurait tort de reculer, et d'abandonner la voie qu'elle a toujours suivie.

Cependant l'industrie de notre pays ne se trouve pas dans un état prospère. Il faut rechercher les causes de ses souffrances et tâcher d'y porter remède.

Les causes de souffrance peuvent être nombreuses et il est bien difficile de les saisir toutes.

Les deux principales nous paraissent être une trop grande activité imprimée depuis quelque temps à la production, et le manque de débouchés à l'extérieur.

La puissance de produire n'est pas en rapport avec la consommation. Toutes les choses peuvent être créées en bien plus grande quantité qu'on ne peut en consommer.

C'est surtout depuis quelque temps, que la production a été poussée à l'exagération chez nous. On ne pouvait assez créer d'établissements, ni assez fabriquer sans s'inquiéter si on trouverait des consommateurs. Cette concurrence excessive a dû occasionner la perte de bien des industriels, puisqu'elle a eu pour résultat de diminuer la valeur des produits tout en augmentant la main-d'œuvre et par conséquent le prix de revient.

Nos produits industriels, qui excèdent déjà les besoins du marché intérieur,

ne peuvent pas s'écouler sur les marchés de l'Europe, à cause des droits élevés ou des prohibitions dont ils sont frappés, ni se placer sur les marchés hors d'Europe, à cause du défaut de relations commerciales avec les pays lointains. Les relations commerciales se nouent difficilement. Notre commerce n'est qu'à son berceau. Deux siècles d'interruption de commerce extérieur maritime pendant lesquels nous aurons vu successivement l'Escaut fermé et tout le continent bloqué, ont détruit bien des relations. Ces pertes ne peuvent se réparer que par le temps, car il est peu aisé de faire renaître dans un pays les habitudes de commerce et de renouer des relations rompues avec l'étranger.

Si vous ajoutez à ce trop-plein de produits et au manque de débouchés, l'agiotage sur les fonds publics étrangers et sur les actions industrielles du pays, qui a produit la crise financière dont nous avons été témoins, vous aurez, je pense, les principales causes du malaise de notre industrie.

Pour remédier à cet état de choses, il faut que les industriels soient plus prudents et plus circonspects, que la production rentre dans son état normal, qu'elle se renferme dans le cercle qui lui est tracé par la consommation.

Il faut que le Gouvernement tâche par tous les moyens, d'ouvrir des débouchés à nos produits et d'établir des relations suivies avec l'étranger et surtout avec les pays d'outre-mer où nos fabricats sont reçus avec la même faveur que ceux de nos voisins.

Il faut qu'il encourage les entreprises commerciales de long cours, et qu'il tâche d'attirer vers le haut commerce les capitaux disponibles qui sont absorbés aujourd'hui par les fonds publics et la propriété territoriale.

Mais pour créer ces relations, faut-il changer la législation existante, accorder une plus grande faveur à la marine nationale, adopter le système des droits différentiels en faveur du pavillon national et des provenances directes?

C'est là une question d'une importance immense, et sa solution doit avoir les conséquences les plus graves pour le bien-être matériel du pays entier.

Pour ce qui regarde la marine nationale, elle est déjà favorisée de l'importation exclusive du sel, d'un avantage très sensible sur l'introduction du sucre, et de la déduction de 10 p. % sur les droits d'entrée de toutes autres marchandises. Si on lui accordait de plus grands avantages, ou si on astreignait les pavillons étrangers à des charges plus onéreuses, cette mesure, au lieu de faciliter l'écoulement de nos produits vers les pays lointains, pourrait avoir pour résultat de restreindre nos exportations, en diminuant nos moyens de transport, et en augmentant le prix du fret, par suite de l'absence de la concurrence d'une navigation étrangère.

L'intérêt bien entendu de l'industrie paraît réclamer la plus grande facilité de communication. Plus nos ports seront fréquentés par des navires étrangers, plus nous serons assurés d'importer favorablement les matières premières dont nous avons besoin, et d'exporter avec avantage nos fabricats destinés à la consommation extérieure.

Les droits différentiels commencent déjà à soulever quelques réclamations en France. Les industriels de Mulhouse demandent la réduction à la moitié de la surtaxe qui existe à l'importation par navires étrangers.

En recourant à des mesures prohibitives on doit s'attendre à des représailles

de la part des nations dont les navires ne pourront importer dans nos ports les produits de leur sol, soit ceux provenant de leur commerce, sans être tenus à payer des droits différentiels.

Le commerce toujours attentif à ces intérêts, pour peu qu'on lui donne des motifs, est prompt à réclamer ces représailles. Assez d'exemples le prouvent. De cette manière la marine nationale elle-même n'aurait obtenu qu'un bienfait illusoire, puisqu'elle paierait dans les ports étrangers la protection qui lui aurait été concédée dans ceux de la Belgique.

Quant au commerce direct avec les pays hors d'Europe, nous croyons qu'il est du devoir du Gouvernement de l'encourager. Car il est évident pour tout le monde, qu'il est plus avantageux de recevoir, d'expédier directement les marchandises, que de les recevoir et expédier par voie intermédiaire et de seconde main. Il faut tâcher d'obtenir que les navires étrangers, au lieu de passer par des ports de l'Europe, se rendent directement dans nos ports, et que nos industriels puissent transporter directement leurs produits chez les nations qui les consomment, au lieu de les faire passer par les mains d'autres nations, qui ne les achètent que pour les revendre.

Lorsque des navires venant des lieux de provenance et se trouvant obligés d'y retourner, viendront visiter nos ports, ils prendront les produits de nos industries pour faire leur cargaison de retour. et lorsque les marchandises d'outre-mer ne seront plus importées chez nous par voie indirecte, nos négociants se déferont avec plus de facilité, dans nos ports, des produits qu'ils ont été chercher dans les contrées lointaines, et cette facilité de placer ces produits leur permettra de multiplier leurs exportations. Les efforts du Gouvernement doivent donc tendre à établir des relations en ligne droite avec les pays d'outre-mer. Mais par quels moyens pourra-t-on obtenir ce commerce direct avec ces parages? Faudra-t-il encore recourir à des mesures restrictives ou prohibitives? Devra-t-on stipuler, à l'égard d'un grand nombre d'articles, qu'ils ne peuvent être importés en Belgique pour y être employés ou consommés, autrement que par des bâtiments des pays de provenance, ou frapper la navigation indirecte de droits différentiels? Nous pensons qu'il serait imprudent, quant à présent, d'avoir recours à de pareilles mesures, car il est possible qu'aujourd'hui elles n'auraient d'autre résultat que d'augmenter les prix de transport pour l'industrie, d'écarter la concurrence de la navigation indirecte, sans accroître la navigation directe.

Il arrive souvent que les marchandises se vendent à meilleur compte dans les entrepôts de l'Europe qu'aux lieux de production; permettons à nos industriels de profiter des avantages que ces marchés leur offrent.

Le système de droits différentiels en faveur de provenances directes existe en France; beaucoup d'industriels de ce pays sollicitent aujourd'hui la faculté d'aller chercher sur tous les marchés de l'Europe des produits exotiques dont ils ont besoin. Ne renonçons donc pas légèrement à une faculté demandée ailleurs. Tant que nos ports ne présenteront pas assez d'importance pour pouvoir rivaliser avec ceux du Hâvre, Rotterdam, Londres et Hambourg, les navires ne s'y rendront pas directement. Nous devons nous hâter, pour obtenir le commerce de la navigation directe, d'ouvrir des relations avec l'Allemagne, la Suisse et les pays d'outre-mer, d'établir chez nous un grand marché com-

mercial, où toutes les nations viennent acheter et vendre ; alors les navires étrangers, assurés qu'ils seront d'y placer leurs cargaisons, ne manqueront pas de venir dans nos ports.

Nous ne devons pas nous le dissimuler, avec notre position spéciale vis-à-vis de l'Angleterre entre le nord et le midi de l'Europe, entre l'Allemagne, la France et la mer, la Belgique est très bien située pour devenir un des principaux marchés européens. Une fois que notre ligne de chemin de fer sera achevée jusqu'à Cologne et nous aura mis à même de donner à nos rapports avec l'Allemagne toute l'activité dont ils sont susceptibles, que la navigation transatlantique nous aura permis d'explorer le Nouveau-Monde, du moment où, en un mot, nous aurons donné à notre commerce de transit tout le développement qu'il doit recevoir, nous pensons que la navigation directe et nationale et par suite l'exportation de nos produits industriels, recevront une impulsion telle, qu'il ne sera pas nécessaire de leur accorder des priviléges et de nous exposer à des mesures de représailles de la part des autres nations.

La navigation des bateaux à vapeur transatlantiques nous paraît destinée à donner de grands développements à nos exportations, et à produire les plus grands résultats pour notre industrie.

La Belgique, quoique active et industrieuse, ne produit pas tout. Son industrie ne satisfait ni à tous les goûts, ni à tous les besoins de l'étranger. Il arrive souvent aujourd'hui que les vaisseaux ne trouvant pas chez nous tous les produits étrangers dont ils ont besoin pour parfaire avec les nôtres leur cargaison de retour, partent sur lest et vont charger dans les marchés plus importants et mieux assortis que les nôtres.

C'est ainsi que la pénurie des marchandises étrangères dans nos ports contrarie l'exportation de nos propres produits.

Cet inconvénient n'existera plus, une fois qu'un service régulier de départ de bateaux à vapeur et à voiles sera établi. Lorsque des bateaux devront partir de la Belgique à des jours fixes, qu'ils aient beaucoup ou peu à emporter, alors nos produits pourront s'exporter en quelque quantité que ce soit, et ne devront plus attendre, pour compléter la cargaison, le concours des marchandises étrangères.

Par les considérations qui précèdent, nous estimons qu'il ne convient pas pour le moment d'établir des droits différentiels en faveur de la navigation nationale ou directe, mais qu'il faut, avant de recourir à ces mesures restrictives, attendre le résultat que le commerce maritime obtiendra de l'achèvement du chemin de fer et de la navigation transatlantique que le Gouvernement se propose d'établir.

C'est alors seulement que l'on pourra juger en connaissance de cause du système commercial qui nous régit, et prendre une décision sur les changement restrictifs qu'il faudra y apporter.

M. Dubois (*Luxembourg*). — D'après les explications qui ont été données, il ne s'agit que du système commercial maritime. Le Luxembourg est donc presque sans intérêt dans la question qui s'agite. Cela tient à la nature de ses produits, qui, comme vous savez, sont presque tous pondéreux et encombrants. Il n'y aurait guère que nos cuirs engagés dans la question. Mais nos tanneurs sont

satisfaits ; ils ne réclament pas de changement au système commercial maritime qui nous régit. La députation que je représente a donc pu, sans aucune préoccupation, se livrer à l'examen de la question qui lui était posée. Elle l'a fait avec une extrême réserve, la matière lui étant étrangère ; toutefois, après examen, elle a cru pouvoir la résoudre, avec les simples lumières du bon sens ; elle a fait de cette question uniquement une question de logique.

La navigation indigène jouit déjà de plusieurs avantages. Elle a d'abord une réduction de 10 p. % sur les droits de douane. On a dit que c'était là une faveur insignifiante ; ce n'en est pas moins une faveur ; 10 p. % de moins sur les droits de douane constituent bien une faveur réelle, faveur qui, dans un cas donné, pour un navire chargé de café, peut s'élever jusqu'à fr. 2,400. Elle n'est donc pas aussi insignifiante qu'on veut bien le dire. Ensuite elle n'est pas la seule, et, en effet, la navigation indigène jouit aussi du droit exclusif d'importer le sel et d'un avantage notable sur l'importation des sucres. Enfin la législature vote chaque année des primes pour la construction de navires, et on peut considérer comme un cinquième avantage, le subside de fr. 400,000 voté récemment pour établir une ligne de navigation des ports belges vers les États-Unis.

Je viens d'indiquer, je crois, l'état de la législation.

Cette législation est-elle parfaite? Est-elle complète? Y a-t-il quelque chose à faire et qu'y a-t-il à faire ? Nous ne savons.

Quant à nous, si l'on nous demandait donc de poser les bases d'un système commercial maritime, nous n'oserions aborder cette difficulté. Mais, puisqu'on a proposé un système, nous pouvons au moins le discuter.

Ce sera donc le système proposé que je vais examiner. On a demandé l'établissement de droits différentiels. Dans quel but ? Dans le but de favoriser l'exportation des produits nationaux. C'est uniquement sous ce point de vue que la Chambre de commerce de Bruges a envisagé la question. Nous devons le dire, nous n'avons pas vu de corrélation entre les droits différentiels et de nouvelles exportations ; nous n'avons pas compris, même après le rapport de la Chambre de commerce de Bruges, comment les droits différentiels augmenteraient les exportations. Le mémoire de Bruges repose sur cette base, que favoriser la navigation indigène, c'est favoriser les exportations nationales. On a posé cette assertion comme un axiôme ; nous ne l'acceptons pas comme telle. Si c'est une vérité, qu'on la démontre. Quant à nous, nous contestons l'idée mère de ce mémoire.

Nous considérons les droits différentiels comme inutiles et comme dangereux.

Nous disons qu'ils sont inutiles. En effet, trois cas peuvent se présenter : ou nous fabriquons mieux et à meilleur marché que nos voisins. Dans ce premier cas, nous n'avons pas besoin de droits différentiels pour favoriser l'exportation. Il y a protection suffisante dans la qualité et le bon marché des produits eux-mêmes. On exportera parce qu'il y aura avantage à le faire. Ou bien nous fabriquons moins bien et à un prix plus élevé que nos voisins. Dans ce cas encore, les droits différentiels ne font rien. En effet, dans ce cas, nous n'exporterons rien, et nous n'en jouirons pas moins, au retour, de la faveur des droits différentiels.

Je dis que nous n'exporterons rien, parce qu'on n'exporte pas quand on ne peut le faire qu'avec perte; on ne fait pas de patriotisme aux dépens de son intérêt.

Un troisième cas est celui où nous serions dans des conditions de fabrication qui seraient les mêmes que celles des pays voisins.

Eh bien! même dans ce cas on n'a pas besoin de droits différentiels. Qu'est-il besoin de faveur particulière, en effet, si nous faisons aussi bien et à aussi bon compte que nos rivaux? C'est le combat à armes égales et cela doit suffire à nos producteurs; autrement ils avoueraient qu'ils n'ont pas cet esprit de commerce actif que possèdent les autres nations.

Au surplus, les droits différentiels n'aboutiront encore à rien, car, qu'il y en ait ou qu'il n'y en ait pas, on exportera seulement s'il y a espoir de gain sur la cargaison de sortie, puisque dans ce cas, comme dans les autres, on n'en jouira pas moins, sur la cargaison de retour, des droits différentiels.

La question se réduira donc à ceci : Pourra-t-on faire sur les marchés lointains, un bénéfice sur les marchandises exportées? Voilà, je crois, le véritable état de la question.

On est tombé tout à l'heure dans une certaine confusion d'idées. On a confondu le nombre des navires nationaux avec les marchés. Le nombre de nos navires, fût-il doublé, triplé, quadruplé, je n'admets pas que nous aurions pour cela plus d'exportations. Qu'importe que vous ayez plus de navires, si vos marchés restent les mêmes? On peut dire aussi que l'on peut avoir le marché sans pouvoir y exporter; tout dépend de la qualité et du prix des produits qu'on veut exporter. Le nombre des navires n'est pas la cause, mais l'effet des exportations.

Si vos produits sont bien faits et à bon compte, on fera des navires. Je repousse donc l'assimilation qui a été faite tout à l'heure. J'ai essayé de démontrer que les droits différentiels seraient inutiles. Nous allons plus loin; nous croyons qu'ils seraient dangereux. Leur premier effet certain et incontestable à nos yeux sera de diminuer le nombre des navires qui fréquentent actuellement nos ports, et dont 160 belges seulement sur 1,900. Il s'en suivra que nos fabricants auront moins d'occasion d'exporter leurs produits. Dès lors il y a désavantage à adopter le système proposé. D'un autre côté, ne vous exposez-vous pas à des représailles de la part des pays qui n'ont pas de droits différentiels? Vous surtaxez les provenances indirectes, les autres feront de même contre nous. Ainsi, il n'y a pas de droits différentiels aux États-Unis. On y en établira. Un bâtiment hollandais se dispose à aller aux États-Unis pour y charger des denrées de ce pays; il aurait peut-être composé sa cargaison de sortie de marchandises belges; il ne le fera pas, parce qu'il irait se heurter contre des droits différentiels qui auront été établis en représailles des nôtres. Voila, ce nous semble, un des inconvénients du système.

Il nous a paru enfin, que la production indigène aurait en outre quelque chose à craindre du défaut de concurrence; si, comme nous le croyons, les bâtiments étrangers étaient éloignés de nos ports, nos armateurs pourraient faire la loi aux producteurs. Si, par exemple, ils allaient hausser le prix du fret, les producteurs seraient obligés de subir leurs exigences, sous peine de

ne pas exporter. Sous ce rapport, les producteurs de pays où le fret serait moins élevé par suite de la concurrence auraient de l'avantage sur les nôtres. Voilà encore un danger du système que nous combattons.

On a cité à l'appui de ce système l'exemple de la France et de l'Angleterre. Mais il n'a pas été démontré que ce fût au système des droits différentiels que la France et l'Angleterre devraient le chiffre de leurs exportations. Pour le savoir il aurait fallu préalablement se livrer à un travail immense, mais nécessaire; c'eût été de comparer les produits français et anglais aux nôtres sous le rapport de la qualité et du prix Car, sans cela, nous ne savons si c'est aux droits différentiels ou à la supériorité de leurs produits sur les nôtres. quant au prjx et à la qualité, que l'Angleterre et la France doivent le chiffre élevé de leurs exportations. Nous croyons aussi que certaines primes de sortie sont accordées dans ces deux pays, primes qui exercent une grande influence sur ces exportations. Enfin, l'Angleterre et la France ont de puissantes raisons, qui n'existent pas pour nous, de favoriser la navigation indigène : c'est leur marine militaire à appuyer et leurs colonies à servir.

On s'est beaucoup effrayé de voir que le chiffre de nos importations était supérieur à celui de nos exportations. Quant à nous, nous ne nous sommes pas laissé arrêter par cette différence, qui peut tenir à des causes qu'il n'est pas impossible d'expliquer. On trouve cette explication dans l'ouvrage d'un économiste célèbre, où il est dit que cela peut provenir de ce qu'à la sortie, les marchandises sont évaluées sur le pied de la valeur qu'elles ont avant leur départ, tandis qu'en pays étranger elles sont portées au tableau des importations, évaluées sur le pied de la valeur qu'elles ont après leur arrivée. C'est ce qui donne lieu à un résultat singulier au premier coup-d'œil, comme celui signalé dans le livre de J.-B. Say, que citait tout à l'heure M. le Ministre, savoir qu'entre Angleterre et l'Irlande la balance commerciale avait été, la même année, fatale aux deux pays. La différence entre nos importations et nos exportations d'après cela, ne prouve rien.

En résumé, la députation provinciale du Luxembourg, que je représente, se prononce contre les droits différentiels; elle les repousse d'une manière absolue.

M. Stappaert (*Louvain*). — La Chambre de commerce de Louvain admet le système des droits différentiels, mais nous ne le comprenons pas dans le sens que ces MM. y donnent; notre intention n'est pas d'avantager la marine au préjudice du commerce et de l'industrie. Le but de la mesure projetée est surtout de favoriser l'industrie nationale.

On se plaint du manque de débouchés. Mais pour encourager et faciliter l'exportation de nos produits, il nous faut une marine nationale suffisante; il nous faut directement les arrivages des pays transatlantiques qui prennent en retour des produits d'Europe; dans un seul pays, les États-Unis, on importe annuellement des produits d'Europe pour 800 millions de francs; notre part dans cette somme est trop faible, la Belgique doit tâcher d'y participer en raison de son importance commerciale.

Ce n'est pas le cabotage qui procurera le débouché nécessaire à nos fabriques. Chaque pays protège son industrie, par de forts droits sur les fabricats étrangers, ou par la prohibition. La France et l'Angleterre repoussent tous les articles

manufacturés; si nous avions établi des relations actives et régulières avec les Américains, leurs navires arrivant dans nos ports, y prendraient en retour de nos produits, plutôt que d'aller chercher ceux de France ou d'Angleterre.

Ainsi, Messieurs, il ne s'agit pas de monopole, il s'agit d'attirer les arrivages directs des pays de provenance. Les droits différentiels ne favoriseront pas seulement le pavillon national, mais aussi les navires des lieux de provenance. Je crois que l'on pourrait étendre la même faveur aux navires des États-Unis, qui auraient pris charge aux Antilles ou dans l'Amérique du Sud, et moyennant des avantages réciproques aux navires hollandais venant des Indes Orientales; puisque notre marine ne suffit pas aux besoins du commerce, et que nous devons encore employer des bâtiments étrangers, il convient d'accorder la préférence à ceux qui peuvent, en retour, prendre de nos produits. Ne perdons pas de temps pour créer une marine, pour établir des relations suivies, solides et profitables avec les pays lointains; il faudra des années encore, il nous faudra peut-être dix ans.

M. le Ministre. — Vous ne faites aucune distinction entre les pavillons du moment qu'ils arrivent des pays de provenance.

M. Stappaert (*Louvain*). — Ma réponse à cette question prouve que je ne l'avais pas bien comprise, et j'espère que Monsieur le Ministre voudra bien m'excuser à cet égard; quand il s'est agi d'opter entre le système de M. Catteaux-Wattel et celui de M. Vanderelst, je me suis rallié à l'opinion de ce dernier. Si j'avais bien compris la question, voici ce que j'aurais répondu : Je ne fais aucune distinction entre les pavillons des pays de provenance, mais il est loin de mon intention de favoriser les arrivages, même directs, par les navires d'Europe qui nous font concurrence pour les exportations.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — La Chambre de commerce de Bruxelles a examiné cette question très mûrement Après avoir délibéré pendant plusieurs séances, elle a été frappée d'un fait, c'est que parmi les navires qui sortent de nos ports, le nombre des navires belges qui partent avec un chargement, est beaucoup plus considérable que celui des navires étrangers. Elle conclut de là qu'ils concourent dans une forte proportion à nos exportations. Elle espère donc quelque effet des droits différentiels. Mais elle n'est pas exagérée dans sa demande.

Dans son système, les matières premières continueraient à payer de petits droits par tout navire, et seraient dégrevées par navire belge. Ensuite, il y aurait un droit de consommation sur les marchandises mises en consommation directe, telles que les fruits secs, les vins, le café, etc ; et sur ces droits, il y aurait un avantage pour le pavillon national.

Ainsi, il n'y aurait aucune augmentation pour les matières premières importées par pavillon étranger, et elles seraient dégrevées par pavillon national.

La Chambre n'a pas craint que les armateurs profitassent de ces avantages pour hausser le prix du fret. Elle s'est fondée sur le fait qu'ils ne prennent pas pour le sel un fret plus élevé, depuis que l'importation en est réservée au pavillon belge.

M. De Cock (*Gand*). — La navigation extérieure est une branche de commerce qui se lie à toutes les autres, et comme elle est en position de leur faire les plus grands avantages, elle a droit à la protection du Gouvernement. Cette protection doit être immédiate, si l'on ne veut pas que cette branche d'industrie soit entièrement perdue

De tous les systèmes avancés et débattus, le plus efficace serait certes celui des droits différentiels à accorder pour les importations directement des colonies par navires nationaux ; ce serait en même temps suivre l'exemple de nos voisins et nous assurer un marché en Belgique. Que font l'Angleterre et la France? Les faveurs qu'elles accordent à leur pavillon sont telles pour les importations directes des colonies, pour sa consommation, que toutes les autres nations s'en trouvent exclues ; et, malgré ces faveurs, on ne pourra pas insinuer que leur marine est restée stationnaire et n'a pas obtenu d'amélioration, et qu'ils se sont reposés sur la protection que le Gouvernement leur accordait et que n'ayant plus le stimulant de la concurrence étrangère, leur marine est restée ce qu'elle était avant qu'on lui eût concédé cette protection. L'expérience est là pour démontrer le contraire. En toute industrie quelconque, ce qui donne l'impulsion et l'accroissement, ce sont les bénéfices qu'on fera là où prospérité existe ; les améliorations se font et les développements du commerce en sont la suite naturelle.

On objectera que les États que nous venons de citer, la Hollande, la France et l'Angleterre ayant des colonies, se trouvent dans des conditions toutes autres que la Belgique et que les priviléges qu'ils accordent à leur pavillon ont pour but de favoriser les relations directes de leurs colonies de la mère patrie et non de favoriser leur marine ; le contraire de ces objections est prouvé à l'évidence par les arrêtés ou lois que la Hollande, la France et l'Angleterre ont pris Tous les produits importés d'au-delà du Cap de Bonne-Espérance par navire français sont considérés comme provenances des colonies françaises, et les cafés importés au Cap de Bonne-Espérance, de quelque colonie que ce soit, et introduits en Angleterre par navire sous pavillon anglais sont admis à la consommation et assimilés aux cafés provenant du produit des colonies anglaises.

Ces lois ne peuvent incontestablement avoir été sanctionnées que pour développer la marine marchande en donnant un aliment de plus à la spéculation, puisque des denrées admises à la consommation en France et en Angleterre, et introduites de cette manière, les colonies n'ont aucun avantage et que tous les bénéfices résultant de ces introductions, reviennent de fait à la marine. Ces Gouvernements ne protégent donc leur marine marchande, que parce qu'il est avéré que, sans marine nationale, il est impossible de créer un marché. Les étrangers peuvent y amener des affaires, mais les indigènes seuls ont intérêt à y fixer les affaires, à leur donner de la stabilité et de l'avenir ; leurs habitudes, leur famille les y retiendront toujours, tandis que si on prétend créer un marché en Belgique, en y attirant les consignations des étrangers, ce ne seront que des moyens précaires, sans aucune stabilité, et qui changeront du jour où les étrangers trouveront quelqu'avantage à faire leurs importations dans d'autres ports que ceux de la Belgique. En consultant les statistiques *reelles* des exportations, on en aurait la conviction ; le peu qui s'est exporté l'a

été par navires nationaux ; les étrangers nous importent leur denrée et ne prennent presque rien en retour. L'argent gagné par les importations, par nationaux, est du moins acquis au pays et s'y dépense, tandis que, sans marine, on nous l'enlève.

On se plaint, dit-on, du peu d'occasions que la Belgique offre pour les exportations aux Amériques et aux colonies ; ces plaintes sont en partie fondées ; mais d'où dérive le mal? toujours du peu de protection qu'on accorde au pavillon national. Si l'armateur trouvait une compensation ou une protection pour son pavillon par des droits différentiels sur des retours, ses intérêts, qui seront toujours son mobile, le forceront de prendre à la sortie le peu ou les marchandises qui se présenteraient pour les ports où il se rendrait à un fret modique, puisqu'il pourrait compter sur ses bénéfices au retour; actuellement, sans un plein fret de sortie, il est impossible d'exister ; de là, les lenteurs dans les expéditions et même le peu d'occasions, la plupart de nos expéditeurs n'ayant que de petites parties ou des marchandises de valeur sans être d'encombrement. De là aussi, les hauts frets qu'on doit exiger à la sortie, tandis que, comme nous l'avons déduit, tous ces inconvénients disparaîtraient devant une combinaison sage de droits différentiels au retour.

On prétend aussi que les autres États ne protégent et n'encouragent leur marine marchande que parce qu'elle est la pépinière de leur marine militaire et que, la Belgique ne pouvant avoir de marine militaire, tel ne doit pas être son but. C'est là encore une erreur; le Hanovre ne se trouve pas dans des conditions meilleures, et, sans sa marine marchande, que serait-il? Si on considère, du reste, les avantages et le bien-être que procure au pays la marine, tout Gouvernement qui entend ses intérêts, lui doit une protection extraordinaire, car toutes les industries quelconques participent à l'armement d'un navire; l'agriculture comme l'industrie y trouve sa part; c'est donc réellement protéger la généralité que de protéger particulièrement cette branche.

On argumente encore contre la protection que nous demandons pour la marine marchande et contre le prélèvement de droits différentiels, que la marine marchande de la Belgique n'est pas assez nombreuse pour suppléer aux besoins du pays, et que, par conséquent, on ne peut, sans danger, éloigner les navires étrangers en les astreignant à des droits trop élevés. En admettant même que cet argument soit réel, et que par l'abandon de protection où on l'a laissée depuis la révolution, elle ne soit pas assez étendue en comparaison des besoins de la Belgique ; les armateurs ne veulent pas d'exclusion, mais des faveurs, comme toute industrie a droit d'en attendre de son pays et telles que toutes les autres nations en accordent à leurs pavillons ; certes, on ne pourra pas accuser notre marine d'être restée inactive quand, depuis dix ans, elle lutte sans presqu'aucune faveur, exclue presque de tous les ports, et n'ayant pour soutien que le sel et le sucre, les deux seuls articles sur lesquels déjà quelques droits différentiels sont établis.

Établir des droits différentiels serait aussi le moyen d'obtenir des autres États, nos voisins, des traités de commerce, basés sur une juste réciprocité par la législation actuelle. Les avantages que la Belgique peut leur offrir n'étant

que de 10 p. % sur des droits minimes, ne peuvent provoquer de leur part des sacrifices en faveur de notre pavillon.

Indépendamment des droits différentiels qu'on devrait accorder sur les importations directes faites par navires nationaux des pays de provenances, le droit de tonnage est un point qui mérite également de captiver l'attention du Gouvernement ; le pavillon belge paie le droit de tonnage à chaque voyage qu'il fait à Cuba, en France, en Angleterre et dans tous les ports de la Baltique, tandis que les navires étrangers ne paient ce droit, comme les nationaux, qu'une fois par an, quel que soit le nombre de voyages qu'ils feraient, et n'ont à payer qu'une majoration de 10 p. % sur ces mêmes droits de tonnage.

M. Roels (*Saint-Nicolas*). — Si les droits différentiels sont trop élevés, ou s'ils atteignent les matières premières dont a besoin l'industrie, la Chambre de commerce de St-Nicolas y serait opposée, mais elle croit que ces droits différentiels modérés et sagement combinés ne peuvent que faire du bien au commerce en général.

M. le Ministre. — Dans le système de la Chambre de commerce de Bruges, les matières premières seraient-elles soumises à des droits différentiels?

M. Delescluze (*Bruges*). — Non pas pour le moment.

M. le Ministre. — Vous faites vos réserves pour l'avenir?

M. Orban (*Liége*). — A quoi donc s'appliqueraient ces droits différentiels?

M. De Cock (*Gand*). — Aux objets de consommation sans préparation aucune.

M. le Ministre. — Admettez-vous la même législation pour les navires nationaux et pour les navires étrangers venant des lieux de provenance ?

M. Delescluze (*Bruges*). — Non, à moins qu'il n'y ait des traités de réciprocité.

M. le Ministre. — Ainsi, un navire américain va chercher du café au Brésil et il l'importe en Belgique. Il ne sera pas considéré comme venant d'un lieu de provenance ; il ne jouira pas de la moindre faveur. Il faudra que ce soit un navire belge, car le Brésil n'a pour ainsi dire pas de marine.

M. Delescluze (*Bruges*). — Pardon. Il en a une.

M. le Ministre. — Pour les objets mis directement en consommation, vous contentez-vous d'un droit tel que celui qui existe pour le sucre?

M. Delescluze (*Bruges*). — Nous ne voulons pas tout d'un coup des droits différentiels considérables. Il faut que notre marine se développe. Nous voulons procéder par progression. Nous ne voulons pas d'emblée adopter un système trop restrictif.

M. le Ministre. — Ainsi, voici le système de la Chambre de commerce de Bruges. Ce serait d'étendre la faveur accordée au pavillon national pour les sucres à d'autres objets également mis directement en consommation, tels que le poivre, le vin, le riz, le café.

M. Clavareau (*Verviers*). — Nous nous opposons à des droits différentiels sur le café. Chez nous, c'est un objet de première nécessité.

M. Corbisier (*Mons*). — Il y aurait un point à examiner. Il y aura sans doute une différence entre les importations par terre et les importations par mer ; car on ne voudra pas assurément que les vins importés par terre soient soumis à un droit différentiel.

M. le Ministre. — M. Delescluze disait tantôt que, dans le système de la Chambre de commerce de Bruges, les matières premières nécessaires à notre industrie ne seront pas frappées d'un droit différentiel ; cette règle n'admet-elle aucune exception?

M. Delescluze (*Bruges*). — Sauf pour les provenances indirectes.

M. Orban (*Liége*). — Vous ferez hausser le prix de la matière première, destinée aux fabriques, en les empêchant de s'approvisionner dans les entrepôts d'Europe, alors que très souvent ces matières s'y vendent à plus bas prix que sur les lieux même de provenance.

M. le Ministre. — Assujettiriez-vous le coton, par exemple, à des droits différentiels, bien qu'il soit prouvé par les statistiques que l'industrie de Gand reçoit plutôt le coton par voie indirecte, et que le coton arrivant à Anvers vient en plus grande quantité des lieux de provenance que celui qui arrive à Gand?

M. De Cock (*Gand*). — Malgré cela, l'industrie de Gand demeure convaincue qu'il faut des droits différentiels ; elle consent à ce qu'on impose légèrement les cotons venant des entrepôts d'Europe.

M. le Ministre — Comment expliquez-vous que les fabricants de Mulhouse, qui ont une défaveur sur les cotons quand ils viennent par voie indirecte, ont réclamé vivement pour que ces cotons jouissent de la même faveur que ceux qui viennent directement des pays de provenance?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Cette demande des fabricants est fondée sur la cherté du transport du Havre à Mulhouse, tandis qu'en recevant les cotons de l'Amérique, par Anvers ou la Hollande, ils pourraient le faire expédier ensuite par le Rhin, voie beaucoup moins coûteuse pour le transport; cette demande tient donc à la position particulière de Mulhouse, près d'une voie navigable et éloignée du port français de réception.

M. Orban (*Liége*). — Quand le chemin de fer sera achevé, les cotons, au lieu de leur arriver par le Havre, leur arriveront par Anvers, pour autant toutefois, que la France accorde à la Belgique la faveur qu'elle vient d'accorder par un traité de commerce avec la Hollande, et par lequel elle permet l'importation des cotons et autres articles par le Rhin.

M. Delescluze (*Bruges*). — Ils ne seront pas atteints par les droits différentiels. Ceci est du transit.

M. le Ministre. — Des cotons qui sont arrivés à Gand dans les huit premiers mois de l'année, 35 p. % sont venus directement des lieux de provenance. Les

65 p. % restants sont venus de France et d'Angleterre, par conséquent par voie indirecte.

M. De Cock (*Gand*). — Dans ces cotons ne sont pas compris ceux qui nous sont arrivés par Anvers. Nous en recevons beaucoup par cette voie.

M. le Ministre. — Des cotons arrivés à Anvers pendant le même espace de temps, 13 ½ p. % sont arrivés des pays d'Europe et 64 ½ p. % directement des pays de provenance.

M. De Cock (*Gand*). — Les droits auxquels seront soumis les cotons venant des lieux de provenance par navire étranger, seront compensés par l'avantage de l'arrivage direct. On évitera ainsi des frais plus élevés que les droits différentiels.

M. Orban (*Liége*). — Je crois que vous placerez par les droits différentiels les propriétaires de filature et de tissage de coton dans une position bien difficile, en les empêchant d'acheter cette matière première, là où ils pourraient l'obtenir à meilleur marché, afin de livrer leurs tissus calicot, soit en blanc, soit en indienne, au *plus bas prix possible;* les fabricants belges, sans distinction aucune, ne doivent pas perdre de vue que c'est la condition indispensable pour qu'ils puissent présenter leurs produits sur les marchés du dehors en concurrence avec ceux des fabriques similaires de l'étranger.

Tous nos efforts industriels doivent tendre à atteindre ce but, et c'est un devoir pour le Gouvernement de les seconder par le transport à l'intérieur réduit au plus bas possible, soit par les canaux, soit par le chemin de fer, etc.

M. Valcke de Knuyt (*Ostende*). — Je me rallie à l'opinion de M. De Cock. La Chambre s'est prononcée unanimement pour ce système.

M. Vercruysse-Bruneel (*Courtray*). — Quoique notre Chambre de commerce n'ait pas de port de mer dans son arrondissement, elle n'a pas hésité à se prononcer sur cette question et, après un mûr examen, elle a admis le système des droits différentiels sur une échelle modérée et surtout sur les produits mis directement en consommation.

Elle espère obtenir ainsi un écoulement plus facile des produits de notre industrie, parce que les denrées coloniales, etc., importées par pavillon national, donneront un bénéfice qui permettra d'exporter nos produits avec peu ou même, s'il le fallait, sans bénéfice.

M. Donny (*Ypres*). — En présence des souffrances et des réclamations générales du commerce et de l'industrie en Belgique, les membres de la Chambre de commerce d'Ypres ont été unanimes pour admettre le principe des droits différentiels, sauf au Gouvernement à prendre, auprès des Chambres de commerce, tous les renseignements propres à formuler un système qui soit la conséquence de ce principe.

M. le Ministre. — Je voudrais faire une observation à M. De Cock pour qu'il pût y répondre. Il a fait sentir l'avantage des droits différentiels sur le sel, droits si considérables que la navigation nationale en a le monopole. Il a dit que ces droits nous procuraient l'avantage d'exporter à bon compte nos pro-

duits. C'est donc un avantage purement naval. Or, un autre point en aveu (c'est la Chambre de commerce de Bruges qui a fait cette remarque), c'est que les navires employés à l'importation du sel sont de vieux navires. J'ai fait faire le relevé des navires qui y ont été employés ; j'ai vu qu'un navire avait fait six fois le voyage d'Ostende à Liverpool pour aller chercher du sel et que, chaque fois, il était parti sur lest. S'il n'y avait pas eu de droits différentiels, ou bien si ce navire eût été étranger, il aurait payé à l'État fr. 60,000.

M. De Cock (*Gand*).—Vous êtes tout à fait dans l'erreur, Monsieur le Ministre. Le pavillon belge paie des droits ainsi que le pavillon étranger. La différence de protection est qu'il y a une différence dans le droit de douane de 2 florins par 100 kilog. introduits par navire étranger.

M. le Ministre. —Si la loi n'admettait pas cette différence, vous paieriez cette somme de plus.

M. De Cock (*Gand*). — Le consommateur le paierait.

M. le Ministre. —Si le droit différentiel n'existait pas et que tous les navires chargés de sel payassent le même droit à l'entrée, ne voyez-vous pas que le consommateur, qui achète le sel en petites quantités, ne paierait pas cette denrée plus cher qu'aujourd'hui, et que le trésor ferait une perception considérable ?

M. De Cock (*Gand*). — Pour obtenir ce surcroît de droits il faudrait un changement à la législation, qui n'a entendu fixer le droit qu'à fr. 17-60 par 100 kil. En 1831, l'introduction du sel a été permise par navire étranger sur le même pied que par navire national ; on n'a donc obtenu aucun avantage pour le trésor par l'introduction du sel par navire étranger, et cependant l'impôt du sel est peut-être le mieux assis de tous. Car qu'arrive-t-il ? C'est que la France paie un cinquième de notre impôt. Voici comment : Le droit en France est de fr. 33 par 100 kilog. ; le nôtre est de fr. 17-60. Que résulte-t-il de là ? Que tous nos sauniers de la frontière introduisent le sel en France par fraude, et que la France paie nos droits. Quand il s'est agi de reviser la loi, toutes les Chambres de commerce ont été consultées ; toutes ont été d'accord qu'il fallait diminuer le droit et que c'était une chose de première nécessité que d'avoir le sel à bon compte. Cependant, dans l'hypothèse que vous venez de poser, vous augmenteriez le droit.

M. le Ministre. — Quoique notre marine ait le monopole du transport du sel du Portugal, et que nous y soyons admis comme la nation la plus favorisée, cependant notre marine ne développe pas l'exportation des produits de notre pays vers le Portugal ; n'est-il pas probable que nos armateurs se reposant sur l'avantage que leur assure le droit différentiel sur le sel, ne s'occupent que d'une chose, c'est de gagner la prime indirecte qui leur est garantie et négligent le reste ?

M. De Cock (*Gand*). — Il constitue un avantage par l'aliment et le soutien qu'il donne à la marine, qui est la branche de commerce qui donne l'avantage le plus immédiat au pays pour le Portugal. Il y a encore un point certain : vous ne pouvez importer dans un pays un objet dont il ne veut pas. Quelque bon

que soit le sel de Portugal, vous ne pouvez en placer tout au plus que 300,000 kilog. On n'en veut pas. On en a vendu pour saler le poisson ; on en a placé un peu dans le Luxembourg. Mais on donne la préférence au sel de France qui est cependant plus mêlé de sable, et l'on ne veut pas de sel du Portugal.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Les produits expédiés de ce pays-ci pour le Portugal, ne peuvent entrer en Portugal que par navire portugais, à cause des droits différentiels.

Dernièrement un négociant du pays, qui avait des marchandises à expédier à Lisbonne, a dû les envoyer en Hollande pour qu'elles fussent expédiées par navire portugais, parce qu'il n'y en avait pas dans les ports du pays. Ce cas se renouvelle constamment.

M. le Ministre. — Nous sommes traités comme les nations les plus favorisées.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Oui, mais pas comme les nationaux.

M. le Ministre. — Alors les autres nations ne pourraient y importer leurs produits, et cependant l'Angleterre et la France y font des importations considérables.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Il n'y a que les navires portugais Aussi la Chambre de commerce a pensé que les droits différentiels étaient nécessaires à l'égard de nations comme le Portugal, pour obtenir d'elles des traités de réciprocité entière, et la suppression vis-à-vis de nous de leurs droits différentiels.

M. Clavareau (*Verviers*). — Quel avantage y a-t-il à établir un droit pour l'abolir ensuite? Supposons que nous ayons des traités de commerce avec toutes les nations ; tout votre système de droits différentiels sera renversé. Quel avantage y a-t-il à cela?

M. Delescluze (*Bruges*). — Il y aura l'avantage de nous mettre avec les différentes nations sur le pied d'une parfaite réciprocité ; ce à quoi nous n'arriverons pas sans droits différentiels.

M. Clavareau (*Verviers*). — D'après cela, il devrait y avoir réciprocité entière entre la France et le Portugal, deux pays qui ont des droits différentiels. Il n'en est pas ainsi. Je ne conçois pas comment les droits différentiels auraient pour vous un résultat qu'ils n'ont pas eu pour les autres nations.

M. Orban (*Liége*). — Les industriels du pays veulent avoir le fret au meilleur marché possible. Eh bien, il est évident que votre système en fera hausser le prix.

On a mis à la charge du pays le remboursement du péage sur l'Escaut. Ainsi que l'a fait observer M. Pirmez, on veut renverser ce système. Le droit sur l'Escaut est remboursé à tous les navires indistinctement, et vous voulez maintenant que certains navires soient tenus de payer un droit différentiel de fr. 15 par tonneau. Autant vaudrait décider qu'ils paieront le droit sur l'Escaut, dont la législation les a exemptés pour assurer la libre circulation sur ce beau fleuve.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — On a demandé le remboursement des péages sur l'Escaut à tous les navires. Pourquoi ? Pour attirer en Belgique les navires de toutes les nations ; pour ne mettre aucune entrave à l'arrivage du plus grand nombre de navires dans le port d'Anvers. Aujourd'hui que demande Anvers? Que tous les navires soient admis sans droits différentiels comme les nationaux, quand ils viennent des pays transatlantiques et avec un avantage sur les navires venant des entrepôts d'Europe. M. Pirmez trouve qu'il y a là une contradiction ; il pense que cela éloignera de nos ports les navires qui les fréquentent maintenant. Mais remarquez que les navires qui viendront directement des pays de provenance ne seront pas frappés de droits différentiels. En accordant cet avantage aux importations directes, vous attirerez les arrivages directs dans nos ports, au détriment de ceux de la Hollande, de Hambourg, de Brême, etc. Vous augmenterez donc le nombre des navires qui fréquentent nos ports, au lieu de le diminuer.

On dit que les navires que nous attirerons dans nos ports n'exporteront pas nos produits. A en juger par ce qui se passe aujourd'hui, cela n'est pas exact. Tout navire qui doit retourner chez lui chargera ses marchandises à un fret très modéré de préférence à s'en aller sur lest. Dernièrement un navire de Stettin, qui avait apporté une cargaison à Anvers, a pris un chargement en retour, à fl. 5 le last ; il en eût coûté fr. 20 pour y envoyer exprès un navire belge ou tout autre, et alors, sans doute, l'opération n'eût pu se faire C'est d'ailleurs la règle, parce que tous les navires qui viennent dans nos ports ont une destination. Devant retourner ils peuvent exporter vos produits à un fret moins élevé que ne pourraient le faire les navires nationaux, parce qu'ils ont gagné le fret de leurs importations chez nous.

Voilà dans quel sens je dis que les navires étrangers aideront puissamment à l'exportation de nos produits.

Pour la Havane, on dit que ce sont les navires belges qui ont le plus exporté. Cela est vrai. Leur voyage est basé sur le retour. Ils iraient sur lest, s'ils n'avaient rien.

Devant se rendre à cette destination, ils cherchent le moyen de gagner un fret quelconque, et pour cela ils exportent ceux de nos produits qui leur présentent quelque chance de bénéfice. Mais si le nombre des navires était augmenté, exporteraient-ils davantage? Je ne le crois pas ; car les navires nationaux ne complètent que très rarement leur chargement ; ils partent avec de minimes parties de cargaison et même assez souvent sur lest. Ajoutez cent navires de plus, vous n'exporterez pas davantage ; vous n'exporterez toujours que les produits qui donnent du bénéfice, et ceux-là sont limités. Quant aux produits qui ne vous offriraient aucune chance de profit, il est évident que vous ne les exporterez pas, car on aimera toujours mieux sortir sur lest qu'exporter des produits qui donnent de la perte.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Il résulte toujours de cette réponse que ceux qui pensent qu'il fallait ne pas rembourser le péage de l'Escaut aux provenances indirectes avaient raison dans le sens de la Chambre de commerce d'Anvers ; car votre but est d'attirer un grand nombre de navires, je le reconnais, mais c'était aussi le but de ceux qui voulaient établir des catégories dans le rembour-

sement de l'Escaut, ce but, ils voulaient l'atteindre alors, comme vous le voulez aujourd'hui, en mettant des entraves aux arrivages des provenances indirectes.

Quant aux provenances indirectes par les eaux intérieures, cette circonstance ne fait rien à la question. Que le café Java qui vous vient d'Amsterdam vous arrive par les eaux intérieures ou non, il sera toujours frappé. S'il ne peut arriver chez nous à cause de la charge établie sur cette provenance, ce sera toujours un navire amenant du café qui sera de moins dans le port d'Anvers, et qui aurait pu transporter des produits manufacturés en Hollande.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — La Chambre de commerce, dans son rapport, a émis l'opinion qu'encourager trop l'importation indirecte de marchandises coloniales par des droits trop modérés, c'était aller à l'encontre de son but, qui est d'attirer à Anvers un grand marché. Si nous recevons les denrées coloniales par voie indirecte avec des droits minimes, c'est un encouragement que nous donnons aux marchés rivaux. Partant de ce principe, nous nous sommes dit : Il faut, par un commerce direct assez étendu, créer un grand marché toujours convenablement assorti de toutes espèces de marchandises et où le consommateur étranger puisse trouver à s'approvisionner de tout ce dont il a besoin; car quel que soit le bas prix auquel vous obteniez les denrées coloniales venant de la Hollande, de Hambourg, du Havre ou de Londres, elles seront toujours plus chères sur vos marchés que sur ces marchés là, de toute la différence du transport et autres frais de cette expédition indirecte. Le marché hollandais n'eût-il que 2 p. % d'avantage sur vous, il est certain que vous ne vendrez rien sur votre propre marché au consommateur étranger. Il en sera autrement si, par des faveurs, vous attirez les arrivages directs. Les denrées coloniales s'établiront alors sur votre marché au même taux que sur les autres grands marchés. Vous pourrez ainsi vous placer sur la même ligne qu'eux. Il en résultera pour votre consommation un avantage, et pour votre industrie celui de pouvoir se procurer la matière première au plus bas prix possible. Si l'industriel belge est obligé d'aller se pourvoir des matières premières, qui lui sont nécessaires sur les marchés de France ou d'Angleterre, il est évident qu'il se trouve dans des conditions relativement plus défavorables que les industriels de ces deux pays qui ont ces mêmes matières sous la main. Dès-lors ses conditions de travail étant rendues plus onéreuses, il ne peut que difficilement soutenir la concurrence sur le marché étranger. Ainsi, par notre système nous n'entravons pas les importations. Mais les importations indirectes, nous les rendons directes quand nous offrons à l'étranger les avantages qu'il va maintenant chercher dans les ports rivaux.

M. Capitaine (*Liége*). — Je ne puis laisser passer inaperçues les modifications qu'a subies le système de la Chambre de commerce d'Anvers. Cette Chambre demandait naguère l'ajournement des questions en discussion, jusqu'à ce que le chemin de fer eût relié l'Escaut à la frontière prussienne, vu que le transit contribuerait à composer les cargaisons de sortie, ou du moins à les compléter, et que ce ne serait qu'alors qu'on pourrait juger en connaissance de cause d'un système maritime en rapport avec les divers intérêts commerciaux et

industriels de la Belgique: cette conclusion était empreinte d'une sage réserve; aujourd'hui cette Chambre demande l'élévation des droits différentiels: elle sollicite pour les navires arrivant directement des lieux de provenance une faveur de fr 15 par tonneau, ce qui ferait pour un vaisseau de 200 tonneaux une prime de fr. 3.000. Mais alors il y a contradiction à dire que le dégrèvement de 10 p. % dont jouissent les navires belges, est impuissant à favoriser la marine nationale, et à prétendre qu'un droit qui souvent lui sera inférieur, fera converger vers nos ports les navires étrangers.

Je m'explique: s'il suffit d'une prime de fr. 15 par tonneau de mer, pour faire arriver directement chez nous les navires des pays de provenance, le dégrèvement de 10 p. % accordé à la marine nationale, ajouté aux autres immunités dont elle jouit, et qui élève la moyenne de cette prime à un chiffre qui dépasse celui de fr. 15 par tonneau, doit constituer un encouragement suffisant pour la navigation belge. Il me sera donc permis de ne pas comprendre la véritable portée de la proposition nouvelle de la Chambre de commerce d'Anvers.

M Catteaux-Wattel vient de dire qu'il y a eu dernièrement une exportation de nos produits, par un navire étranger, moyennant un fret de fl. 5 par last; qu'on a obtenu ce fret très bas, par le motif que ce navire arrivé à Anvers et qui devait repartir, avait préféré prendre un chargement coûte que coûte, plutôt que de quitter sur lest. S'il en est ainsi, cela est avantageux à notre industrie. Laissez donc subsister la législation actuelle, et n'allez pas nous exposer, soit à des représailles, soit à grever la consommation ou le commerce de ce droit de fr. 15 par tonneau, qui, en définitive, devra être payé par quelqu'un.

Le fait cité par M. Catteaux-Wattel, prouve à l'évidence que les navires des pays étrangers s'empresseront de prendre charge chez nous, dès que nous pourrons leur livrer des produits d'un prix et d'une qualité équivalente à ceux des nations qui nous font concurrence.

En effet, pourquoi un navire américain déposant ses produits dans nos ports, ne chargerait-il pas les charbons de terre provenant de nos houillères, au lieu d'appareiller sur lest, et d'aller s'en approvisionner à Newcastle, s'il trouvait chez nous la houille cotée au même prix qu'en Angleterre?

Si la prime de fr. 15 par tonneau, ou telle autre qu'on proposera, est insuffisante à niveler la différence de prix qui existe entre nos produits et ceux de l'Angleterre, ces navires ne nous enlèveront rien, sinon la prime.

Comment se pourrait-il que l'avantage de recevoir fr. 15 par tonneau puisse engager les navires étrangers à exporter nos produits, alors qu'une prime supérieure même est inefficace à encourager la marine nationale à importer nos fabricats dans les pays lointains, où elle a la certitude de trouver un chargement de retour?

Ces observations s'appliquent également au système différentiel des autres villes, et notamment à celui de la Chambre de Bruxelles moins nettement formulé que celui d'Anvers.

On dit que les droits différentiels ont pour but d'assurer à la marine nationale des priviléges susceptibles de la développer. Mais songez que notre marine ne se compose que de 150 voiles, et que, pour les besoins du pays, il faut une marine de 12 à 15 cents navires.

On se récrie; on accuse d'insuffisance le droit de 10 p. %. Dans un rapport de la Chambre de commerce d'Ostende, on demande que ce droit soit élevé au niveau de la prime que la France accorde à ses bâtiments, laquelle s'élève quelquefois jusqu'à fr. 30,000 par navire.

M. Valcke de Knuyt (*Ostende*). — La Chambre de commerce d'Ostende n'a pas demandé ce droit.

M. Capitaine (*Liége*). — Elle le demande implicitement, en alléguant que si nous étions assimilés à la France, la marine belge se développerait dans la même proportion que celle de ce pays.

M. Valcke de Knuyt (*Ostende*). — Non, non.

M. Capitaine (*Liége*). — Pour atteindre ce résultat, il faudrait donc adopter le système français, alors que sans colonies et sans le besoin d'une marine militaire qui, en France, se recrute de la marine marchande, rien ne justifierait des sacrifices aussi considérables, aussi exorbitants.

A l'appui de ce système on a fait appel à l'industrie, et l'industrie française proteste contre cette mesure et en demande la suppression.

Quel que soit le résultat, on devra faire payer les droits différentiels par quelqu'un. Très probablement ce sera par l'industrie, qui acquittera cette dette, car nous serons obligés d'acheter sans concurrence les marchandises tirées des lieux de provenance et importées par navires belges. Quand il arrivera, comme le cas s'est déjà présenté, que le coton, par exemple, sera à meilleur marché à Liverpool qu'au lieu de provenance, l'industrie ne pourra profiter de cet avantage. C'est sous ces divers rapports que la Chambre de commerce de Liége envisage les droits différentiels et les repousse sous quelque forme qu'ils se produisent, comme devant réagir contre l'industrie.

D'abord, en nous forçant souvent à acheter plus cher aux pays de provenances, que nous pourrions le faire dans les entrepôts européens;

2° En enlevant aux transports par mer la concurrence des navires étrangers;

3° En confisquant au profit des ports, nos voies de communication par terre et par nos fleuves en contact avec les pays limitrophes;

4° En augmentant la cherté de la vie animale, vu que des droits différentiels créeraient, soit directement, soit indirectement, un impôt qui se prélèverait sur la consommation et peut-être sur l'industrie;

5° Parce que l'essai qu'on a fait chez nous d'une protection exclusive pour l'approvisionnement de certaines denrées, n'a pu contribuer à l'exportation de nos produits;

6° Enfin, parce qu'il n'y a possibilité d'exporter qu'alors que nous produirons aussi bien et à aussi bon compte les articles similaires que ceux des nations aussi avancées en industrie. — Que toute prime de navigation est impuissante à suppléer à cette absence de rivalité.

M. Gilson (*Tournay*) déclare se rallier au système de le Chambre de commerce de Bruxelles.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Je crois que nous sommes tous d'accord

que, pour aider au développement de notre industrie, il est nécessaire de nous créer de nouveaux moyens d'exportations sur tous les points du globe.

Ce principe une fois admis, il s'agit de savoir lequel des différents systèmes qui ont été développés, peut le plus efficacement atteindre ce but.

Le système de la Chambre de commerce de Bruxelles tendrait à favoriser modérément le pavillon national sur les importations de matières premières, ou devant subir une manipulation quelconque dans le pays, n'importe la provenance, et d'accorder une protection plus ou moins forte aux importations directes des lieux de provenance. On n'assimilerait à ces faveurs que le pavillon des nations qui auraient un traité de réciprocité avec la Belgique, et appartenant aux lieux de provenance.

Il me semble que ce système aurait des conséquences contraires à celles que nous désirons. Car on ne se rend pas en Belgique pour transiter seulement des marchandises. Ceux qui s'y rendent doivent avoir la double ressource du marché intérieur et de la vente à l'extérieur. Ce n'est souvent qu'après avoir essayé de ce premier moyen qu'on se décide pour le second. Si les fruits secs, etc., sont soumis à des droits différentiels tellement élevés qu'ils ne puissent être importés que par pavillon national, l'étranger ne viendra pas en Belgique; il se rendra avec sa cargaison en Hollande, à Hambourg, à Brême ou dans tout autre port plus hospitalier. Nous serons ainsi privés d'un grand commerce, et nous deviendrons pour ces articles de consommation, tributaires des marchés voisins.

Assimiler le pavillon appartenant au pays de provenance, seulement au pavillon belge pour les importations directes de pays transatlantiques, c'est créér un monopole déguisé en faveur des navires belges; c'est en réalité écarter la libre concurrence des autres navires, car les États-Unis seuls ont une marine marchande, les autres régions transatlantiques n'en ont pas. Ainsi les seules importations des États de l'Union américaine pourront jouir des faveurs accordées aux importations directes. Celles venant de la Havane, du Brésil, de la Plata, des Indes orientales, etc, seront exclusivement dévolues aux navires belges. Les autres pavillons venant de ces contrées seront traités comme étrangers et ne jouiront pas des avantages attachés aux importations directes. On se demande si, au moyen d'un pareil système, on peut raisonnablement espérer de créer jamais un grand marché en Belgique, tel que nous le concevons? Évidemment non. — Les protections n'ayant, en définitive, d'autre conséquence que de les faire payer par la marchandise, celle-ci reviendra plus cher a nos consommateurs et à nos industriels que si elle leur était apportée concurremment par tous les pavillons indistinctement.

Les navires étrangers ne pouvant lutter sur nos marchés avec les mêmes produits importés par le pavillon national favorisé, se dirigeront sur d'autres marchés dont ils accroîtront par là l'importance, et en nous rendant ainsi tributaires de notre propre marine marchande, nous nous éloignerons plus que jamais du but que nous voulons tous atteindre.

Le système de la Chambre de commerce d'Anvers offre des conditions favorables à tous les produits de provenances directes sans écarter les provenances indirectes. C'est le moyen d'attirer des importations nombreuses, qui autrement

se dirigeraient sur les marchés voisins. Ainsi, si un navire anglais, chargé de café, a les mêmes avantages, qu'il vienne ou non des pays de provenance, il ne viendra pas d'abord en Belgique, parce que là le marché intérieur ne lui est offert qu'à des conditions différentielles, onéreuses pour lui; il ira donc en Hollande où il aura la triple ressource du marché intérieur, de l'exportation vers l'Allemagne et éventuellement du marché belge, où il pourra se rendre avec les mêmes avantages que s'il s'y rendait directement. Ainsi, si nous n'accordons pas une certaine faveur à l'étranger venant directement chez nous, il n'y viendra pas, parce qu'en Hollande ou ailleurs, il trouvera plus d'avantages. Tous les navires se dirigent toujours vers les marchés qui leur offrent le plus de chances de vendre avantageusement leur cargaison. C'est assez naturel. Le système de la Chambre de commerce de Bruxelles aurait pour résultat inévitable de restreindre notre commerce à un commerce intérieur.

M. Clavareau (*Verviers*). — Le système développé par M. Vanderelst me sourirait assez. Je serais assez disposé à m'y rallier, par exemple, en ce qui concerne les matières premières. Je voudrais savoir si tout droit sur ces matières serait supprimé. On disait tout à l'heure qu'elles paieraient des droits par navire étranger.

Je ferai une autre réflexion. Sur le café il y a un droit de fr. 8 par 100 kilog., ce droit serait payé par navire étranger. Il y aurait un dégrèvement par navire national. Ne résulterait-il pas de là que les navires étrangers n'apporteraient plus de café en Belgique, et que nos négociants profiteraient de cela pour élever le prix du café! Voilà la crainte que j'ai.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — MM. Catteaux-Wattel et Clavareau craignent qu'il n'y ait monopole au profit de la navigation belge. Il me semble que l'on ne peut pas avoir cette crainte. Les droits n'étant pas très élevés, les navires étrangers seront toujours là pour faire concurrence aux nationaux. Il ne s'agit d'ailleurs que de la consommation. Car tout navire pourra mettre en entrepôt tout ce qu'il voudra.

Quant aux fruits secs dont on a parlé, ils ne se transitent pas.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Pardon; deux cargaisons de fruits secs du Levant sont arrivées cette année à Anvers; toutes deux ont été traitées en majeure partie pour la Hollande. Voilà le danger : la Hollande est maintenant notre tributaire pour cet article. Si vous refusez à ces cargaisons de pouvoir concourir à la consommation intérieure, elles prendront une autre direction. Les rôles seront intervertis; ce sera nous qui irons alors nous approvisionner en Hollande.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Ces affaires n'avaient probablement pas été faites pour compte anversois, mais pour compte étranger.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — C'était pour compte de maisons de Trieste, qui avaient acheté et fait expédier de Smyrne, et qui avaient calculé que le marché d'Anvers leur offrait le plus d'avantages.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — D'après la proposition, il y aurait un dégrèvement sur les marchandises de première nécessité. Vous voyez que le système

de la Chambre de Bruxelles n'a rien d'exagéré. Il y a une protection modérée de tout ce qui peut constituer une main-d'œuvre.

Les marchandises qui iraient en Hollande seraient transitées ; par conséquent elles ne paieraient pas de droits. Et que serait-ce qu'un droit de 3 p. % pour la mise en consommation ?

M. LE MINISTRE. — Je ne préjuge nullement l'opinion du Gouvernement dans ce débat.

Les deux systèmes qui ont été formulés sont d'accord pour ne pas comprendre dans les droits différentiels les matières premières, et pour dégrever celles introduites par pavillon national.

Quant aux matières livrées immédiatement à la consommation, telles que le sucre, le café, les vins, etc., vous êtes d'accord sur ce point d'accorder un avantage au pavillon national.

La Chambre de commerce d'Anvers veut soumettre à la même législation le pavillon national et le pavillon des pays de provenance, tandis que les Chambres de commerce de Gand et de Bruges n'admettent le pavillon étranger sur le même pied que le pavillon national, que s'il y a un traité de réciprocité. Ainsi, dans leur système, un navire arrivant de Java ne sera pas traité comme un navire national, parce qu'il n'y a pas de traité de réciprocité, tandis que dans le système de la Chambre de commerce d'Anvers, il sera traité comme le pavillon national.

Votre but principal étant de créer chez vous un grand marché, ces navires ne devraient-ils pas être admis sur le pied des nationaux, sans exiger qu'il y eût des traités de réciprocité? Peu importe, en effet, d'où viennent les marchandises importées, pourvu qu'elles arrivent au meilleur marché possible.

VANDERELST (*Bruxelles*). — La Chambre de commerce a pensé que des traités de réciprocité favoriseraient nos exportations et que les droits différentiels pouvaient être un moyen d'obtenir ces traités Sa grande pensée a été aussi de favoriser la marine marchande comme moyen d'exportation. Elle est convaincue que, s'il y avait plus de navires, il y aurait plus d'exportations.

M. LE MINISTRE. — Vous voulez donc atteindre un double but : vous voulez créer un grand marché en Belgique et faire que nos navires exportent nos produits.

Croyez-vous que nos navires n'exporteront pas nos produits, à défaut de droits différentiels ? Nos navires ne contribuent-ils pas dans une forte proportion à l'exportation des produits belges ? En 1838, les navires belges ont exporté . . . . . , et les navires étrangers . . . . . .

Ne semble-t-il pas que, puisque la marine belge se développe sous l'empire de la législation actuelle, il n'y aurait pas besoin de droits différentiels?

M. VANDERELST (*Bruxelles*). — Elle se développera davantage avec les droits différentiels, et cela est nécessaire ; car je suis convaincu qu'un navire belge exportera plutôt nos produits qu'un navire étranger, qui ne les connaît pas.

M. ORBAN (*Liége*). — De tout ce que je viens d'entendre sur les différents systèmes proposés pour les droits différentiels, je conclus que la question est

aussi difficile que dangereuse ; et je ne pense pas qu'il fût possible de la résoudre de manière à satisfaire les divers intérêts du royaume. Je pense, au contraire, qu'il serait prudent d'attendre l'effet du chemin de fer sur les arrivages à Anvers. On verrait quelle serait alors la situation commerciale de cette grande ville maritime. Jusque-là, je demande le maintien du système actuel, afin d'éviter que l'adoption de projets trop peu médités, n'apporte la perturbation dans les affaires commerciales et industrielles du pays.

M. Valcke de Knuyt (*Ostende*). — Quelques Chambres de commerce repoussent les droits différentiels. Mais celles qui les admettent sont d'accord entre elles, si l'on excepte la Chambre d'Anvers qui a un système à part.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Je vois une grande différence entre le système de la Chambre de commerce de Bruxelles, d'une part, et celui des Chambres de commerce de Gand, Bruges et Ostende, d'autre part.

Dénégations de la part de MM. De Cock (*Gand*), Delescluze (*Bruges*) et Valcke de Knuyt (*Ostende*).

MM. Corbisier (*Mons*) et Stappaert (*Louvain*) déclarent se rallier au système de la Chambre de commerce de Bruxelles.

M le Ministre. — Un système a été formulé dans la Chambre de commerce d'Anvers ; il consiste à accorder au pavillon national une faveur de 2 p. %, *ad valorem*.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Ce système n'a pas rallié la majorité de la Chambre. Un tel droit serait peu de chose sur certaines matières. Sur d'autres, il serait trop élevé.

Intermédiaire entre le fabricant et le négociant exportateur ; Société pour l'exportation.

M. le Ministre. — Un moyen qui a été indiqué souvent pour donner un grand essor à nos exportations, serait la création d'un intermédiaire entre le fabricant et le consommateur étranger. Une grande société, disait-on, pourrait être cet intermédiaire. Pensez-vous que ce moyen serait efficace ?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Un membre de la Chambre de commerce de Bruxelles a émis l'opinion qu'une société de ce genre devait être créée ; cette opinion a été contredite par les 14 autres membres présents, non dans la crainte de nuire aux armateurs, mais à cause de la difficulté de l'exécution. Il a semblé à la Chambre de commerce qu'il était presque impossible de réunir des hommes qui eussent les connaissances nécessaires pour acheter les marchandises et pour les diriger sur les marchés où elles s'exporteraient avec le plus d'avantages. La Chambre a craint que cette société, qui serait formée sous les auspices du Gouvernement ne fût, comme celle créée sous l'ancien Gouver-

nement, obligée d'acheter le trop plein des fabricants, et que la garantie de l'intérêt étant le seul appui que pût donner le Gouvernement, cela ne le constituât dans une très grande perte.

Clavareau (*Verviers*). — La Chambre de commerce de Verviers a également agité cette question et elle a pensé que la formation d'une grande société était impossible, par les motifs que vient d'énoncer M. Vanderelst. Mais n'y aurait-il pas moyen que le Gouvernement favorisât la création de sociétés partielles? Les industriels d'un même ressort, par exemple, ne pourraient-ils pas se réunir pour former une société pour l'exportation des produits de leur industrie, et obtenir du Gouvernement, à titre d'encouragement, la garantie, jusqu'à un certain taux, des pertes éventuelles? Il me paraît que ce genre d'association aurait plus de chances de succès que les grandes sociétés dont on a parlé.

M. Gilson (*Tournay*). — La Chambre de commerce de Tournay, en faisant la proposition de former une grande société pour l'exportation des produits de notre industrie, ne s'est pas dissimulé toutes les difficultés attachées à ce mode d'association. Mais enfin, il a bien fallu y recourir, ainsi qu'à l'estampille, à défaut d'autres moyens de protection.

L'armateur n'exportera pas au hasard, il n'en a rien fait jusqu'ici et il n'y a point d'espoir qu'il fasse un jour, à ses risques, les essais, j'oserai dire, les écoles qui accompagnent d'ordinaire les débuts en toutes choses. L'industriel ne le fera pas non plus, et il ne le peut pas; obligé de fournir aux besoins incessants de sa fabrication, il ne peut entamer des opérations dont la réalisation se reporte à des époques très éloignées. Et pourtant, il faut le reconnaître, il y a quelque chose à faire, les matières premières, les machines ne nous manquent pas et la main-d'œuvre est à bas prix. Peut-être nos fabricants ont-ils pris invontairement une mauvaise direction, peut-être même conviendrions-nous qu'il est quelques reproches fondés à leur adresser, sous ce rapport, mais le Gouvernement ne doit pas moins leur venir en aide, et il le peut, en favorisant la création d'un intermédiaire indispensable pour faire réussir les exportations. Là est l'avenir de l'industrie et, par suite, celui de nos si nombreux ouvriers. Déjà on a fait quelque chose par l'envoi de consuls sur presque tous les points du globe; mais quels que soit l'aptitude et le zèle éclairé que possèdent ces personnes, n'est-il pas possible de supposer qu'elles manquent parfois de ces connaissances pratiques pour tout voir et bien juger si nous pouvons réussir dans tel ou tel genre de fabrication?

Nous voudrions que des pacotilles d'essai fussent expédiées vers les marchés lointains, et qu'elles fussent accompagnées de subrécargues réellement industriels, et qui puissent, à leur retour, nous guider d'une main sûre. Ces dépenses sont au-dessus de la portée du modeste industriel, et elles ne peuvent être faites que par une association, et cette association, pour se former, ne réclamerait du Gouvernement que la garantie d'un modique intérêt pendant un certain nombre d'années. Depuis l'entrée de M. Liedts au ministère, il n'a cessé de s'occuper activement de tous les moyens propres à améliorer la situation de l'industrie, et nous conservons l'espoir, qu'animé de ces bonnes intentions, il se déterminera un jour à favoriser le mode d'association que nous proposons; convaincu

qu'il sera, qu'il doit être un puissant mobile pour atteindre le but que nous nous proposons tous, les exportations vers l'étranger.

Nous eussions désiré indiquer un projet qui présentât moins de difficultés d'exécution, mais nous l'avons cherché vainement.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je ne conçois pas à quoi aboutirait cette protection. Il faudrait une quantité de petites sociétés auxquelles le Gouvernement garantirait l'intérêt. Ces intérêts seraient perdus, comme dans toutes les sociétés dans lesquelles le Gouvernement est intéressé. Si tout le monde y est intéressé ce sera une vaste association nationale. S'il en est autrement, les industriels qui n'y seront pas intéressés auront, outre leurs chances de pertes personnelles, la certitude de concourir aux pertes de ces sociétés. Ce sera une faveur accordée à quelques-uns au détriment de la légitime concurrence. Je ne saurais donner mon assentiment à ce mode de protection.

M. De Cock (*Gand*). — Pour appuyer l'opinion de M. Pirmez, je rappellerai que le Gouvernement avait autorisé la création de l'*Association cotonnière pour l'exportation des produits de cette industrie*. Cette association a existé 3 ans; elle a obtenu des résultats tellement défavorables qu'elle a dû cesser. Où voulez-vous envoyer vos produits? Autrefois on les envoyait à Java. Mais le Gouvernement accordait pour ces exportations des primes qui allaient jusqu'à 25 p. %. Les envois dans le Levant ont donné des résultats défavorables. Le seul moyen que vous ayez pour favoriser nos exportations est d'encourager la marine nationale. L'établissement d'une société ne servira à rien.

M. Delescluze (*Bruges*). — Je crois qu'une société avec les faveurs demandées pour le pavillon national, serait dans des conditions meilleures que n'était l'association cotonnière. La Chambre de commerce à laquelle j'appartiens n'a pas été consultée à cet égard; mais, d'après mes idées personnelles, je pense, comme celle de Tournay, qu'avec les droits différentiels une société seconderait utilement les premiers essais.

M. Corbisier (*Mons*). — La Chambre de commerce de Mons a émis l'opinion qu'une grande société viendrait au secours de l'industrie. Elle est convaincue qu'au début il y aurait perte, mais elle croit que le résultat pourrait être favorable au pays. La garantie de l'intérêt dont on s'effraye pourrait n'être que temporaire. La difficulté de trouver des hommes capables ne doit pas arrêter. Car, s'il se formait des associations comme celles qu'a indiquée M. Clavareau, elles seraient composées des personnes qui dirigent des établissements industriels; elles offriraient donc toute garantie.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — La Chambre de commerce d'Anvers est d'avis qu'une société ne répond que très imparfaitement aux besoins de l'industrie, et qu'il serait très difficile de le composer des éléments nécessaires pour qu'elle pût être réellement utile. Ce serait créer des sinécures en faveur de quelques personnes qui ne pourraient réunir les connaissances générales nécessaires pour servir l'industrie dans toutes ses branches. En dernière analyse, cette institution ne pouvant pas se fonder avec tous les éléments de succès désirables, loin d'encourager l'industrie, aurait plutôt pour résultat de la décourager.

Comme l'a dit M. Pirmez, une société qui ne serait composée que d'un certain nombre d'individus, aurait un privilége contraire aux intérêts généraux de ceux qui n'y participeraient pas. En France et en Angleterre de telles sociétés n'existent pas, et cependant les exportations se font avec fruit et sur une très grande échelle.

On se trompe, quand on croit que l'armateur est celui qui doit exporter. L'armateur loue son navire. Ce sont les négociants, les industriels qui exportent.

En Angleterre, on cherche d'abord à bien se pénétrer des besoins des pays consommateurs, à y créer des relations, puis on y établit des succursales; ainsi les maisons anglaises ont des succursales aux États-Unis, au Brésil, au Mexique, à Lima, à Valparaiso, aux Indes orientales, etc. L'établissement principal qui a son siége en Europe, est ainsi parfaitement renseigné par des personnes spéciales sur tout ce qui peut intéresser l'industrie, il transmet les renseignements aux industriels, et leur fait des avances sur consignations; d'autres maisons expédient directement pour leur compte à leurs succursales à l'étranger. Les maisons qui sollicitent des consignations en faveur de leurs agents, ont un intérêt réel à bien guider les intéressés pour faire réussir l'opération, afin de les encourager à d'autres affaires.

Vous n'aurez pas ce résultat avec une grande société. Là les frais seront plus considérables, et les connaissances générales manqueront. Ce qu'on doit avoir principalement en vue, c'est d'établir des communications rapides et régulières avec tous les centres de consommation. Une fois qu'elles seront établies, l'industriel cherchera à se familiariser avec le goût et les besoins des consommateurs, à y envoyer ses agents, ou y établir des relations, et alors des débouchés suivis pourront être obtenus avec succès, parce qu'alors le négociant et l'armateur, qui trouveront matière à spéculation, viendront aussi en aide à l'industriel.

M. Orban (*Liége*). — Je ne pourrais consentir à grever le trésor des pertes que ferait une ou plusieurs sociétés d'exportation. Il y aurait injustice à l'égard des négociants étrangers à l'association; car ils contribueraient à ses pertes par leurs impôts, et ils auraient en outre la chance d'en faire eux-mêmes par la concurrence que leur susciteraient ces sociétés sur les marchés étrangers où peut-être ils auraient formé des relations antérieures.

De plus, le contrôle des opérations de ces sociétés est si difficile, qu'il serait à craindre que l'on simulât des pertes, là où il y aurait bénéfice, par le motif que le trésor public serait chargé de les indemniser.

M. Clavareau (*Verviers*). — M. Catteaux-Wattel a cité l'Angleterre. Mais à Hambourg ce sont les armateurs qui font le commerce d'exportation; j'en ai la certitude.

M. Delescluze (*Bruges*). — M. Orban dit qu'il s'opposera à ce qu'on impose la généralité des citoyens pour pourvoir aux frais d'une société qui ne serait instituée qu'au profit de quelques industriels. Cependant il a approuvé que le Gouvernement payât un subside de fr. 400,000 pour encourager la navigation à vapeur, alors qu'un tel subside tendait à encourager particulièrement l'industrie de son ressort.

M. Orban (*Liége*). — Cette navigation ne sera pas plus utile à Liége qu'au reste du pays. Chacun pourra en profiter pour exporter les produits de son industrie, et c'est parce que c'est une mesure conçue dans un intérêt général que la Chambre de commerce de Liége y a vivement applaudi ; en effet, c'est cette navigation rapide qui engagera nos jeunes négociants à visiter les pays transatlantiques, à y transporter même des pacotilles comme échantillons, pour y fonder des relations solides.

Question de savoir s'il convient de donner au Gouvernement la faculté d'apporter des modifications au tarif des douanes et à la législation des céréales, dans l'intervalle des sessions, sauf à en rendre compte aux Chambres aussitôt leur réunion.

M. le Ministre. — Vous savez que le Gouvernement est dans l'impossibilité de modifier le tarif des douanes quand les Chambres ne sont pas réunies. S'il présente un projet de loi, il doit attendre qu'il soit converti en loi. Vous semble-t-il qu'il soit utile de laisser au Gouvernement la latitude de modifier le tarif pendant l'intervalle des sessions, sauf à en rendre compte aux Chambres à l'ouverture de la session?

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Il n'y a aucun doute à cela. Plusieurs fois le cas s'est présenté de faire au tarif des changements qui avaient un caractère d'urgence. Cette question a été agitée à diverses reprises dans la Chambre de commerce de Bruxelles. Cette Chambre verrait avec grand plaisir qu'une telle latitude fût laissée au Gouvernement.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je crois qu'il serait dangereux de laisser ces questions a résoudre au Gouvernement, sans préciser sur quel point il lui est libre d'agir; de lui donner un pouvoir illimité sur ces questions qui sont les plus irritantes qui se présentent devant les Chambres ; c'est là que se produisent tous les intérêts avec le plus d'énergie.

Il faut donner le temps à tous les intérêts de se faire entendre. Quand un projet de loi relatif au tarif est présenté, tous les intéressés en ont connaissance et ils ont le temps de présenter leurs observations avant qu'il soit mis en discussion Les Chambres, dira-t-on, reviseraient les mesures prises par le Gouvernement. Sans doute. Mais souvent il s'écoulerait 3 ou 4 ans avant qu'elles pussent s'en occuper.

L'inconvénient serait donc le même. S'il y a des questions qui exigent une grande publicité, ce sont les questions de tarif. Je pense donc que le système actuel doit être maintenu. Je sais qu'il offre des inconvénients. Mais il n'y a pas de système qui n'en offre pas.

M. Clavareau (*Verviers*). — Je citerai un seul exemple pour prouver qu'il serait utile que des modifications pussent être apportées au tarif, par arrêté

royal, en l'absence des Chambres. Lors de la révision du tarif, on a mis sur les verres un droit de sortie de 50 centimes par caisse. Or, une caisse de verres vaut fr. 15. On n'a donc pas voulu la frapper d'un droit de 50 centimes. Tout le monde reconnaît que c'est une erreur On ne peut rien changer à cela, en attendant que les Chambres s'en occupent. Deux sessions se sont écoulées, sans qu'on ait eu l'occasion de présenter un projet de loi pour rectifier cette disposition du tarif.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Je sais ces inconvénients; je connaissais celui relatif aux verreries; je pourrais en citer d'autres. Mais de ces inconvénients on ne doit pas conclure qu'on doit laisser au Gouvernement la faculté d'admettre des modifications provisoires au tarif dans l'intervalle des sessions, d'autant plus qu'on sait que ces mesures ne seraient pas en général revisées dans la session qui les suivrait, et puis les priviléges accordés même provisoirement, parviendraient bien à faire reculer la discussion.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — En Angleterre, en France, en Hollande et en Espagne, les seuls pays constitutionnels européens que l'on puisse citer, cela se fait ainsi.

M. Gilson (*Tournay*). — Je partage l'opinion de M. Vanderelst. Je pense qu'il est de la plus haute importance que le Gouvernement ait la faculté de réglementer sur ces matières pendant l'intervalle des sessions. C'est souvent de droits protecteurs établis d'urgence que dépend le sort d'une industrie naissante. C'est ainsi que si des droits eussent été établis sur les étoffes légères en laine, cette fabrication eût été pour nous une source de bénéfices et l'occasion d'un progrès remarquable en fabrication.

Il est certain, d'ailleurs, que le Ministre, dans son cabinet, est plus à même que les Chambres de s'entourer des documents nécessaires pour résoudre ces questions de tarif.

M. Catteaux-Wattel (*Anvers*). — Je partage l'opinion que le Gouvernement doit avoir le droit d'apporter des modifications au tarif pendant l'intervalle des sessions Je citerai entr'autres la tarification des thés. Ils ont été grevés sous la réunion d'un droit qui empêchait toute importation autre que l'importation directe. Depuis lors aucun changement n'y a été apporté, bien que notre position commerciale soit complétement changée par suite de notre exclusion du commerce de Java.

Les importations des États-Unis vont en Hollande. Ce commerce est perdu pour nous. Il faudrait que le droit sur le thé fût dans la même proportion que sur les autres marchandises. Nous ne pouvons pas lutter avec la Hollande, qui a une navigation établie avec les Indes orientales.

M. Vanderelst (*Bruxelles*). — Il y a aussi la question des céréales. Pendant deux ans, les Chambres ont dû prendre des mesures pour prohiber la sortie des céréales. Ordinairement la cherté se manifeste en mai, époque où les Chambres ne sont pas réunies.

M. Stappaert (*Louvain*). — Il faudrait prévoir le cas de guerre. S'il y a guerre,

les céréales augmentent de prix, ainsi que toutes les denrées. Le Gouvernement devrait être, dans ce cas, autorisé à prohiber la sortie des grains.

M. Pirmez (*Charleroy*). — Sur le commerce de grains, il y a des idées si différentes que le Gouvernement pourrait bien avoir des idées contraires à l'intérêt général du pays. Nous avons bien vu, en 1834, le Gouvernement soutenir sur cette matière un système qu'on soutient aujourd'hui mauvais. C'est pourquoi ces questions doivent être discutées avant qu'on se prononce.

M. Stappaert (*Louvain*).—Le cours des grains est soumis à tant d'éventualités, hors de toute prévision, que je crois impossible de faire, sur les céréales, une loi qui ne devrait plus désormais subir de changements; au reste, la conséquence du cas que je cite, est manifeste, incontestable.

M. Clavareau (*Verviers*). — Si le ministère actuel était à vie, je ne balancerais pas.

M. le Ministre. — Je vous prierai de ne pas en faire une question de personnes.

M. Clavareau (*Verviers*). — Nous connaissons les bonnes intentions du ministère actuel. Mais un autre ministère mériterait-il la même confiance?

M. Gilson (*Tournay*). — Il faut marcher. Le pire est de s'arrêter en pareille matière et surtout lorsqu'il y a erreur évidente ou abus patent.

M. Delfscluze (*Bruges*). — Les mesures prises par le Gouvernement pourraient être revisées par les Chambres à chaque session.

M. le Ministre. — Pour augmenter on fixerait une limite très étroite.

Plusieurs membres de la réunion. — C'est cela.

M. le Ministre. — Je vous suis très reconnaissant des réponses que vous avez bien voulu me faire. Elles ont été recueillies; et quelles que soient les mesures que prenne le Gouvernement, je trouverai à m'éclairer de vos lumières.

La séance est levée à quatre heures et demie.

158

TABLE DES MATIÈRES.

ENQUÊTE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

Avis 49

Interrogatoires des délégués des Chambres de commerce ; première séance. (28 septembre 1840.). . . 50

— deuxième — (29 septembre 1840.). . . 94

Question de l'estampille et de la recherche à l'intérieur.—Discussion des autres moyens propres à assurer la répression de la fraude. . . . . *Ib.*

Commerce extérieur ; rapport des exportations avec les importations 106

— droits différentiels. 112

Intermédiaire entre le fabricant et le négociant exportateur ; société pour l'exportation. 151

Question de savoir s'il convient de donner au Gouvernement la faculté d'apporter des modifications au tarif des douanes et à la législation des céréales, dans l'intervalle des sessions, sauf à en rendre compte aux Chambres aussitôt leur réunion. . . . 155