1

(N° 10.)

Chambre des Représentants.

Séance du 10 Novembre 1842.

REMBOURSEMENT DU PÉAGE SUR L'ESCAUT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La loi du 5 juin 1839 porte :

« Art. 1er. Le péage à percevoir par le gouvernement des Pays-Bas sur la » navigation de l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique, ou de la Belgique » à la mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuse, sera remboursé par l'État aux » navires de toutes les nations. Toutefois, s'il se présente à l'égard de l'un des » pavillons étrangers des motifs graves et spéciaux, le gouvernement est » autorisé à suspendre provisoirement à son égard, l'effet de la présente dispo- » sition.

» Il est ouvert au gouvernement un crédit de trois cent mille francs, destiné » à couvrir les dépenses des derniers mois de l'exercice 1839.

» Art. 2. Avant le 1er juin 1843, il sera examiné si le bénéfice de l'article » précédent doit être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne sera pas » intervenu d'arrangements commerciaux, de douane ou de navigation.

» Art. 3. Pour faire face en partie au remboursement prescrit par l'art. 1er, » il sera prélevé trois centimes additionnels, sur les droits de douane, de » transit et de tonnage, à partir de la date qui sera fixée ultérieurement par » le gouvernement. »

On voit que la réserve contenue dans l'art. 2 ne porte pas sur le principe même de la loi, elle ne porte que sur une question d'application.

Les États avec lesquels il n'est point encore intervenu d'arrangements qui placent la navigation belge dans leurs ports, sur le même pied que la navigation nationale ou celle de la nation la plus favorisée, sont :

La France,

Le Portugal,

La Prusse,

Et la Sicile (1).

On pourrait, à la rigueur, ranger l'Angleterre au nombre de ces États ; le pavillon belge y subit, du moins pour quelques droits, des surtaxes indiquées par l'*annexe* D.

Dans les ports de la plupart des autres nations maritimes le pavillon belge est pleinement assimilé au pavillon national ou à celui des nations les plus favorisées, pour tous les droits ou charges quelconques *de navigation*. Nous sommes avec elles à cet égard sur un pied de réciprocité satisfaisant. Parmi ces dernières nations, sont le Hanovre et le Danemarck, avec lesquels le péage de l'Escaut a été pour la première fois l'objet de stipulations spéciales. La convention du 15 janvier 1842 avec le Hanovre fait à la Belgique des avantages en ce qui regarde les droits de péage de Stade et de Brunshausen, en retour du remboursement du péage de l'Escaut en faveur des navires hanovriens (2).

Lors de la convention du 13 juin 1841, avec le Danemarck, il est également intervenu quelques stipulations favorables à la Belgique en échange et comme compensation du péage de l'Escaut.

Telle est notre position par rapport à la généralité des nations maritimes pour ce qui concerne *les charges ou droits de navigation*, c'est-à-dire pour les droits qui affectent à proprement parler le corps du navire. Quant aux droits qui affectent le chargement, notre position est différente. La navigation belge est en général soumise à cet égard à des surtaxes, ce dont nous n'avons point

---

(1) Quant aux États-Unis, voyez l'appendice contenant l'arrêté royal du 22 octobre 1842 et le rapport au roi.

(2) Voici le texte des art. 9 et 10 de cette convention :

« Art. 9. Les marbres et les pierres de toute espèce provenant des carrières de la » Belgique, seront affranchis de tout droit ou péage quelconque de Stade ou Brunshausen. » Les sucres lumps et raffinés, les cuirs tannés, les armes (fusils de guerre et de chasse, » carabines, pistolets, armes blanches), les clous, la cristallerie et la verrerie de toute » espèce, d'origine belge, ne paieront que la moitié des dits droits ou péage actuellement » existants, ou tels qu'ils pourraient être fixés dans la suite.

» Toutefois pour jouir de cet avantage, ces objets devront être transportés dans les navires » de l'une ou l'autre des deux hautes parties contractantes, et leur origine devra être con- » statée par un certificat de l'autorité communale du lieu où ils auront été extraits ou » fabriqués, visé sans frais par le consul de Hanovre. »

« Art. 10. En retour des concessions faites sur les droits de péages de Stade ou Bruns- » hausen, le gouvernement belge s'engage à faire rembourser aux navires hanovriens le » droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu » du § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839. »

à nous plaindre, puisque nous-mêmes, nous maintenons sur les pavillons de la généralité des nations étrangères, une surtaxe de 10 p. % du montant des droits de douane. Pour que cette surtaxe disparaisse réciproquement, il faut qu'il intervienne des conventions de navigation de la nature de celles que nous avons avec la Grèce et la Porte Ottomane, et de celles que nous avons conclues avec plusieurs autres États, mais qui ne sont pas encore sanctionnées par la législature.

En présence de la réserve faite par l'art. 2 de la loi de 1839, on peut se demander s'il faut exclure, à l'avenir, du bénéfice du remboursement, les navires des pays avec lesquels il n'est pas intervenu d'arrangement; s'il faut, pour l'avenir, effacer cette réserve et admettre indistinctement et définitivement tous les pays au bénéfice du remboursement, ou enfin, s'il faut, par une prorogation nouvelle, prendre une position intermédiaire.

Le gouvernement a cru devoir consulter les chambres de commerce de nos ports de mer.

Leurs avis, avec la circulaire qui leur a été adressée, sont ci-joints (*annexe* A).

Il résulte de ces avis :

1° Que la chambre de commerce d'Anvers se prononce pour le maintien de la loi, sauf qu'elle voudrait qu'on lui donnât un caractère définitif;

2° Que les chambres de commerce de Bruges, de Bruxelles, de Gand, de Louvain et d'Ostende se prononcent en ce sens que le péage ne serait plus remboursé qu'aux navires des nations et ports où les navires belges sont assimilés aux navires nationaux pour les droits ou charges quelconques de navigation. Elles pensent, en général aussi, que ce remboursement ne doit plus avoir lieu en faveur des navires hollandais.

Si le système proposé par ces dernières chambres de commerce était adopté, le péage cesserait d'être remboursé, non seulement aux navires hollandais, mais aussi aux navires prussiens, français, portugais et siciliens; les navires belges étant soumis dans tous ces pays à des surtaxes de navigation. L'*annexe* C donne le détail des navires de ces États qui viennent annuellement dans l'Escaut (1).

Le nombre total s'en est élevé en 1841, à 180 jaugeant 24,752 tonneaux.

Le gouvernement a pensé qu'il était sage d'adopter un terme moyen consistant à proroger purement et simplement pour trois ans, le délai dans lequel la loi devait être revisée.

En effet, avec la plupart des pays qui viennent d'être cités, la Belgique est en négociation; il semble dès lors rationnel de suspendre une révision qui,

---

(1) On ne parle pas ici des navires américains. Il est permis de considérer la mesure prise à leur égard comme une sorte d'incident qui n'aura qu'un effet temporaire.

peut-être, pourrait conduire à prendre prématurément à l'égard de l'une ou l'autre d'entre elles, une mesure différente de celle que consacre la loi du 5 juin 1839.

Ces considérations sont, à plusieurs égards, applicables à la Hollande. Au surplus, le nombre des navires de ce dernier pays qui viennent de la mer dans l'Escaut est peu considérable, au moins quant au tonnage. Il a été, savoir :

En 1839,	de	9,	jaugeant	837 tonneaux.
En 1840,	de	44,	»	3,824 »
En 1841,	de	54,	»	4,821 »

Pour mieux éclairer vos délibérations, je joins ici les documents suivants :

1° *Sub. litt.* A, les avis des chambres de commerce de nos ports de mer accompagnés de la circulaire qui leur a été adressée par moi.

2° *Sub. litt.* B, une analyse de ces avis.

3° *Sub. litt.* C, un relevé des navires de mer étrangers, venus dans l'Escaut pendant les années 1839 à 1841 inclusivement, avec distinction de ceux qui appartiennent aux pays où notre pavillon est soumis à des surtaxes de navigation.

4° *Sub. litt.* D, un relevé comparatif de certains droits qui frappent le pavillon belge dans ceux des ports de la Grande-Bretagne que fréquentent principalement nos navires.

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

PROJET DE LOI.

Léopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de nos ministres de l'intérieur et des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre de l'intérieur présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le terme fixé par l'art. 2 de la loi du 5 juin 1839 (*Bulletin officiel,* n° 263), est prorogé au 1er juin 1846.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Les ministres de l'intérieur et des finances,

NOTHOMB.

SMITS.

ANNEXES.

Litt. A.

Aux chambres de commerce d'Anvers, d'Ostende, de Bruges, de Bruxelles, de Gand et de Louvain.

Bruxelles, le 14 juillet 1842.

Messieurs,

La loi du 5 juin 1839, relative au remboursement du péage de l'Escaut, est conçue comme il suit :

« Art. 1er. Le péage à percevoir par le gouvernement des Pays-Bas sur la navigation » de l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou de la Belgique à la mer, par » l'Escaut ou le canal de Terneusen, sera remboursé par l'Etat aux navires de toutes » les nations. Toutefois, s'il se présente à l'égard de l'un des pavillons étrangers des » motifs graves et spéciaux, le gouvernement est autorisé à suspendre provisoirement, » à son égard, l'effet de la présente disposition.

» Il est ouvert au gouvernement un crédit de fr. 300,000, destiné à couvrir les » dépenses des derniers mois de l'exercice de 1839.

» Art. 2 Avant le 1er juin 1843, il sera examiné si le bénéfice de l'article précé- » dent doit être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne sera pas intervenu » d'arrangements commerciaux de douane ou de navigation.

» Art. 3. Pour faire face, en partie, au remboursement prescrit par l'art. 1er, il sera » prélevé trois centimes additionnels sur les droits de douane, de transit et de tonnage, » à partir de la date qui sera fixée ultérieurement par le gouvernement. »

Comme vous le voyez, Messieurs, aux termes de l'art. 2, il y a une sorte de révision à faire de la loi, en ce sens qu'il faut examiner si son bénéfice doit être maintenu à l'égard des pays avec lesquels il ne serait pas intervenu d'arrangements commerciaux, de douane ou de navigation.

Le gouvernement se trouvant en conséquence dans le cas de faire au sujet de cette loi, une proposition à la législature, je désirerais recevoir communication de vos vues à cet égard et, plus spécialement, votre avis sur les points ci-après :

1° Le gouvernement doit-il proposer de maintenir les dispositions actuelles de la loi?

Doit-il au contraire proposer de les changer, et, dans ce cas, en quels termes?

2° Que pensez vous du remplacement de ces mots de l'art. 1er, *aux navires de toutes les nations*, par ceux-ci :

« Aux navires de toutes les nations qui traitent les navires belges sur le même pied » que les nationaux, quant aux droits ou charges quelconques de navigation. »

L'article serait dès-lors conçu dans le même esprit que l'art. 294 de la loi générale du 26 août 1822.

3° Doit-il, en exécution de l'art. 2, proposer de supprimer le remboursement du péage envers l'un ou l'autre pays? Dans ce cas, à quelles nations devrait s'appliquer l'exception (1)?

4° Faut-il rembourser même aux navires hollandais, le péage perçu par la Hollande?

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Avis de la chambre de commerce de Louvain.

Louvain, le 27 juillet 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche en date du 14 courant, division du commerce, n° 4451, vous voulez bien soumettre à notre avis quelques questions sur la loi du 5 juin 1839, relative au remboursement du péage sur l'Escaut; et, après avoir mûrement discuté, nous nous trouvons d'avis que le gouvernement ne doit pas proposer le maintien des dispositions actuelles, mais modifier le premier article tel que vous nous le soumettez, Monsieur le Ministre, par votre deuxième question, et par conséquent de supprimer le remboursement du péage envers tous les pays étrangers où les navires belges ne sont pas traités sur le pied des nationaux quant aux droits ou charges quelconques de navigation, et de ne faire cesser ces exceptions qu'au fur et à mesure qu'un traité équitable de navigation interviendra avec la Belgique.

Cet avis résumant l'opinion que vous demandez, Monsieur le Ministre, par la 3e et 4e question, nous croyons avoir satisfait à vos désirs.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de la parfaite considération avec laquelle nous avons l'honneur d'être.

Le président,

LEBON.

Le secrétaire,

E. STAPPAERTS.

---

(1) Les états où les navires belges ne sont pas traités sur le pied des nationaux ou des nations favorisées quant aux droits de navigation sont :

La Prusse;
La France;
Le Portugal;
Le royaume de Naples;
L'Angleterre pour certaines taxes;
La Hollande paur la navigation par les rivières et les canaux.

Avis de la chambre de commerce d'Ostende.

Ostende, le 2 août 1842.

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre en date du 14 juillet, n° 4451, division du commerce, citant le texte de la loi du 5 juin 1839, sur le remboursement du péage de l'Escaut, vous nous faites l'honneur de nous demander notre avis sur le maintien ou sur la modification de cette loi, en ce qui regarde le remboursement en faveur des pays avec lesquels il n'est point intervenu d'arrangements commerciaux de douane ou de navigation.

Dans l'état actuel des choses, et en présence des traités existants, il nous paraît peu possible de ne pas continuer à faire le remboursement en faveur des navires des pays où, quant aux droits de navigation, les bâtiments belges sont traités sur le pied des nationaux. Car, s'il semble convenable de rembourser le péage aux navires belges, il nous paraît, en ce cas et à cause des traités, qu'il faudrait maintenir le bénéfice de la loi actuelle en faveur du pavillon des pays, où nos navires jouissent d'une réciprocité entière et réelle, quant aux droits de cette nature.

C'est sous cette considération qu'il nous paraît convenable de proposer en remplacement des mots : « *aux navires de toutes les nations*, de l'art. 1er, les mots que vous » indiquez, c'est-à-dire : *aux navires de toutes les nations qui traitent les navires* » *belges sur le même pied que les nationaux, quant aux droits et charges quelconques* » *de navigation.* »

Ceci répond aux 3 premières questions que vous nous posez. Quant à la 4e et dernière, à savoir : s'il faut rembourser aux navires hollandais le péage perçu par la Hollande, nous serions d'avis de ranger cette nation sous le régime adopté pour les autres pavillons étrangers; c'est-à-dire, point de remboursement sans réciprocité réelle dans l'exemption de toute charge quelconque de navigation. Nous appuyons cette opinion sur la nécessité de se réserver le moyen d'avoir à offrir des concessions en compensation de celles que la Belgique aurait à demander aux puissances avec lesquelles on pourrait vouloir conclure des arrangements commerciaux de douane ou de navigation.

Nous ne nous dissimulons pas qu'en manifestant cette opinion, notre chambre va de nouveau soulever contre elle quelques amères remarques. On a fait au commerce d'Ostende, et, le cas échéant, on lui ferait encore le reproche d'un antagonisme aveugle de tout ce qui touche le bien-être spécial du commerce d'Anvers. On a été jusqu'à prétendre qu'Ostende jalouse Anvers! En effet, un représentant, ayant occupé de hautes fonctions, a hasardé à la tribune des paroles irréfléchies tendant à faire insinuer qu'Ostende porte contre Anvers, des sentiments de jalousie, et, partant, d'injustice. Et contre quelle partie de la population se sont dirigées ces paroles? Contre la chambre de commerce qui, par la nature de ses fonctions, a dû exprimer et voir publier son opinion, émise sans aucune arrière-pensée d'intérêt local, ou de rivalité. Non, la chambre de commerce d'Ostende ne nourrit point contre le commerce d'Anvers, des sentiments qu'elle n'oserait avouer. Aussi, elle émet ses opinions consciencieusement et avec toute l'indépendance d'opinion que le gouvernement est en droit d'attendre d'un corps consultatif. Si, parfois, la chambre d'Ostende a rencontré l'inconvénient, circonstance qu'elle regrette, d'être divisée d'opinion avec le commerce d'Anvers sur des questions d'intérêt général, elle croit avoir le mérite de n'avoir eu en vue que cet intérêt. Si,

d'autres fois, elle a dû faire des remarques contre des dispositions prises uniquement dans l'avantage d'Anvers, et excluant Ostende des avantages de ces dispositions, elle a, dans ce cas, rempli un devoir, tant envers ses représentés qu'envers le gouvernement même, qui n'est pas infaillible dans la juste application du bien qu'il veut à tous et à chacun. Qu'Anvers prospère, c'est le vœu qu'a prononcé bien sincèrement la chambre d'Ostende à l'occasion d'une discussion surgie entre les deux villes, alors que l'une d'elles voulait déposséder l'autre de l'avantage d'avoir le chemin de fer jusqu'à son port. — Oui, qu'Anvers prospère! sa prospérité peut augmenter celle du pays et ne faire aucun tort au bien-être auquel Ostende aussi peut prétendre dans le sens le plus légitime et le plus avouable. Ostende considéra Anvers toujours comme émule; comme ennemie, jamais.

Vous voudrez bien, Monsieur le Ministre, nous excuser de vous avoir occupé un instant de la digression qui précède. Elle ne tend qu'à démontrer que notre position devient difficile, alors que nous avons à répondre à vos demandes d'avis sur des questions que le commerce d'Anvers croit devoir être résolues dans l'intérêt unique de sa localité; mais quelle que soit soit notre tâche, nous ne dévierons, par aucune considération, du devoir de faire connaître au gouvernement notre opinion qui, si elle était erronée, sera formée avec impartialité et dans une vue d'intérêt général.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre respect.

Les président et membres de la chambre de commerce,

J. Valcke de Knuyt, *président.*

Le secrétaire,

M. Hamman.

Réponse de la chambre de commerce d'Anvers.

Anvers, le 2 août 1842.

Monsieur le Ministre,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 14 juillet (direction du commerce et de l'industrie, n°4451), vous nous soumettez la question si la loi du 5 juin 1839 établissant le rachat du péage de l'Escaut, et qui sera soumise à la révision de la législature en 1843, doit être renouvelée à l'égard de toutes les nations en général, ou seulement à l'égard de celles qui admettent nos navires sur le pied des nationaux pour les droits de navigation, ou enfin s'il convient d'exclure certaines nations à déterminer, nommément la Hollande, du bienfait du remboursement.

Il résulte de l'art. 1er de la loi du 5 juin 1839, et de la discussion parlementaire à laquelle elle a donné lieu, que le rachat du péage de l'Escaut est un principe sanctionné par le pouvoir législatif, pour des motifs d'*équité* et d'intérêt *commercial* et *politique*.

D'*équité*, parce que le droit sur l'Escaut est une charge que le pays a dû subir, comme résultat de la conquête de sa nationalité, et qui dès lors doit incomber à la nation entière et non à une seule ville ni à une seule classe de citoyens.

D'*intérêt commercial*, puisque le dégrèvement de ce péage a eu pour but de replacer le premier port de mer de la Belgique dans les mêmes conditions d'économie

où il se trouvait avant l'acceptation du traité de paix, et sans lesquelles il lui serait impossible de soutenir la concurrence des ports rivaux des pays limitrophes.

D'intérêt politique, afin de ne point donner un démenti au principe que notre diplomatie a soutenu dans toutes les négociations qui ont précédé la signature du traité, que l'Escaut n'était susceptible de supporter aucun péage; car, en laissant subsister le péage à charge de certaines nations, nous en reconnaîtrions en quelque sorte la justice.

Si la disposition subséquente du même art. 1er permet au gouvernement d'en suspendre les effets, ce n'est que provisoirement, et par des motifs graves et spéciaux. Le remboursement demeure dans la règle générale à laquelle il n'est permis de déroger qu'exceptionnellement.

Nous sommes d'avis, Monsieur le Ministre, que ce principe doit être maintenu, c'est-à-dire que le péage de l'Escaut doit rester *une charge nationale,* et non devenir *une charge sur la navigation;* que, par conséquent, il doit être remboursé aux navires de toutes nations indistinctement. Il n'existe aucune analogie entre ce péage et le droit de tonnage établi par la loi générale de 1822. Celui-ci étant *une charge sur la navigation,* l'on conçoit que l'État ne consente à le réduire qu'envers les nations qui nous accordent une juste réciprocité.

En suivant un autre système, l'on créerait d'ailleurs une nouvelle sorte de droit différentiel, basé, non sur les besoins constatés de notre navigation, mais sur des bases vicieuses et arbitraires; un droit différentiel qui frapperait certains pavillons à Anvers et à Gand et dont ils seraient affranchis à Ostende et à Bruges; un droit différentiel qui grèverait également les marchandises destinées au transit et celles pour la consommation, car ce serait, en définitive, la marchandise, et non le navire qui supporterait le péage.

Nous ne pensons pas non plus qu'il puisse être utile de suivre un système exceptionnel soit à l'égard de la Hollande, soit à l'égard de toute autre nation. Le pays va arrêter des mesures pour attirer la navigation directe de Java qui se fait principalement par navires hollandais; le tarif des droits différentiels est projeté dans ce but. Par une pareille exception, l'on donnerait à ces navires, surtout par suite de leur grand tonnage, un motif de plus pour décharger leur cargaison dans la mère-patrie, on renverserait ainsi d'une main ce que l'on veut édifier de l'autre.

Si l'on exclut la Hollande ou quelqu'autre pays que ce soit, du bienfait du rachat, on créerait des catégories de pavillons pour lesquels nous remboursons, et d'autres qui doivent acquitter le droit eux-mêmes; l'on provoquerait ainsi la perception isolée par navire, et l'on donnerait à la Hollande le moyen d'élever un bureau de perception à Anvers avec toutes les rigueurs et les entraves que son désir d'anéantir la concurrence de notre port pourrait lui suggérer. Son percepteur voudra voir le capitaine et les papiers de bord de chaque navire; à la sortie de Flessingue il faudra justifier du paiement fait à Anvers, etc., etc., et la Hollande trouvera aisément un prétexte pour exercer ce contrôle même sur les navires pour lesquels le droit est remboursé.

Il importe d'ailleurs que toutes les nations restent intéressées dans l'affranchissement de l'Escaut; alors seulement nous trouverions des défenseurs partout dans le cas où la Hollande voulût soulever des difficultés contre l'exercice des droits que le traité nous garantit sur ce fleuve.

Enfin le système de la loi du 5 juin s'appuie sur l'exemple de la Prusse qui rembourse le péage du Sund à toutes marchandises importées, n'importe par quel pavillon, dans le port de Stettin, et ce afin de mettre ce port en état de mieux concourir avec

les importations par l'Elbe : c'est identiquement notre position vis-à-vis de la Hollande, notre concurrent commercial.

Par toutes ces considérations, nous sommes d'avis, Monsieur le Ministre, que le remboursement du péage de l'Escaut doit être maintenu en faveur de tous les pavillons sans distinction; et, comme notre opinion à ce sujet se fonde sur un principe invariable et non sur une simple opportunité, que dès-lors il serait fâcheux de jeter périodiquement le commerce dans un état d'incertitude, nous proposerions de ne plus borner l'effet de la loi nouvelle à trois ou quatre années, mais de lui donner un terme illimité.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Le président,

ALBERT COGELS.

Le secrétaire,

PAUL DIERCXSENS.

Réponse de la chambre de commerce de Bruges.

Bruges, le 6 août 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre lettre du 14 juillet, n° 4451, direction du commerce et de l'industrie, vous nous soumettez diverses questions au sujet de la loi du 5 juin 1839, relative au remboursement du péage de l'Escaut, cette loi devant, d'après l'art. 2, subir une révision avant le 1er janvier prochain, en ce sens qu'il faudra examiner si son bénéfice doit être maintenu à l'égard des pays avec lesquels il ne serait pas intervenu d'arrangements commerciaux, de douanes et de navigation.

L'opinion que notre chambre n'a cessé de manifester depuis dix années, au sujet des protections qui devraient être accordées au pavillon national dans l'intérêt de notre commerce extérieur et de notre industrie en général, ne peut rendre douteuse celle que nous avons à emettre au sujet de ces modifications; il est constant que si la Belgique cède gratuitement à toutes les nations les avantages dont elle peut disposer, il lui sera impossible de faire jamais des traités de commerce ou de navigation, sans devoir se soumettre à des sacrifices nouveaux et ruineux pour le pays. Ce qui s'est passé tout récemment à l'égard du traité de commerce conclu avec la France prouve à l'évidence, que si l'on s'était prémuni en temps utile contre les vues prohibitives de l'étranger, soit par une tarification spéciale et plus protectrice, soit par des droits différentiels enfin, le pays ne devrait point se courber aujourd'hui sous la loi de la nécessité, en s'imposant des sacrifices extraordinaires, pour obtenir des concessions dont il a un besoin indispensable, mais qu'on lui fait racheter d'une manière bien onéreuse, parce que d'avance nous avions prodigué toutes les faveurs qu'il nous était possible d'accorder. En thèse générale, il en sera de même chaque fois que, par une déplorable inconséquence, nous céderons gratuitement des faveurs qui, habilement menagées, deviendraient une arme coërcitive contre les tendances prohibitives de nos puissants voisins. Cette vérité, qui est palpable pour toutes les questions douanières en général, s'applique également à celles qui se rattachent à la navigation; aussi notre chambre a adopté

unanimement, Monsieur le Ministre, la proposition que vous formulez de substituer à l'art. 1er les mots : *aux navires de toutes les nations*, par ceux-ci : *aux navires de toutes les nations qui traitent les navires belges sur le même pied que les nationaux, quant aux droits ou charges quelconques de navigation.*

Si cette modification, Monsieur le Ministre, est adoptée, il sera inutile de dénommer dans la loi en vertu de l'art. 2, quelles sont les nations qui devront être exceptées de ce bénéfice, l'application devant s'effectuer par le gouvernement et étant d'ailleurs sujette à variation d'après les traités qui pourront se conclure par la suite.

Quant au remboursement à faire aux navires hollandais, nous pensons que jamais notre gouvernement ne peut rembourser un péage perçu par la Hollande elle-même. Ce serait consacrer un principe ruineux pour l'avenir du pays, et faire de la générosité sans aucune compensation ; car si même la Hollande nous accordait la réciprocité, celle-ci ne pourrait exister qu'en théorie, mais en pratique elle nous serait désavantageuse, parce que ce pays possède plus de 1,500 navires et que nous n'en avons tout au plus que 150. Avant donc de traiter avec une puissance aussi voisine de nos ports, et qui a tant de facilité pour nous exploiter, il faudra d'abord encourager notre marine nationale au point qu'elle puisse se développer et soutenir une concurrence actuellement trop prépondérante pour elle. Cette considération nous ramène, Monsieur le Ministre, aux travaux de l'enquête, qui doivent jeter les bases de notre système commercial, qu'il est nécessaire d'adopter avant tout, car jusque-là il sera impossible de régler les transactions internationales à effectuer, et qui, entre autres, devront faire l'objet d'une étude sérieuse pour l'application du remboursement du péage de l'Escaut aux nations qui pourront être appelées à jouir de ce bénéfice, d'après les modifications que vous proposez d'introduire dans la loi et auxquelles nous applaudissons.

Agréez, Monsieur le Ministre, les assurances de notre considération distinguée.

Pour le président de la chambre de commerce :

Le vice-président,

P. Sinave.

Le secrétaire,

Lagache.

Réponse de la chambre de commerce de Bruxelles.

Bruxelles, le 9 août 1842.

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche du 14 juillet dernier, division du commerce, n° 4451, vous nous faites l'honneur de nous adresser quatre questions relatives au remboursement du péage de l'Escaut, fixé par la loi du 5 juin 1839.

Vous nous demandez par la première, « si le gouvernement doit proposer de main- » tenir les dispositions actuelles de cette loi » et, par le second membre de cette question : « s'il doit au contraire proposer de les changer et, dans ce cas, en quels termes? »

Nous n'hésitons pas à répondre, Monsieur le Ministre, que si le gouvernement proposait le maintien de la législation actuelle envers les nations qui ne nous traitent point avec réciprocité, il agirait contrairement aux intérêts du pays.

Nous pensons : 2° que l'art. 1er de la loi précitée doit être modifié et nous applaudissons à l'adjonction des mots : « aux navires de toutes les nations qui traitent les navires » belges sur le même pied que les nationaux, quant aux droits ou charges quelcon» ques de navigation. »

A la 3e, par une conséquence toute naturelle de l'opinion que nous venons d'émettre, il est évident qu'il faut proposer la suppression du remboursement de ce péage envers toutes les puissances qui n'agissent pas de ce chef envers nous sur le pied d'une parfaite réciprocité.

Il eût été à désirer, Monsieur le Ministre, que le gouvernement eût pris des mesures analogues en 1839, car il se fût trouvé alors dans la position d'opposer des compensations aux nations avec lesquelles il a cherché à traiter depuis, sans rien pouvoir en obtenir, et cela par l'unique motif que celles-ci jouissaient en Belgique des mêmes avantages que les nationaux et qu'on ne pouvait, par conséquent, leur rien offrir au-delà de ce dont elles étaient déjà en possession.

Pour qu'un traité soit avantageux à toutes les parties contractantes, il faut qu'il y ait une juste balance entre les concessions mutuelles. Or, comment ces conditions d'égalité peuvent-elles se rencontrer en faveur de la Belgique, alors qu'elle se dépouille d'avance des compensations qu'elle aurait pu opposer aux prétentions de ceux avec lesquels elle désirait traiter?

Cette vérité nous semble acquérir plus de force encore dans une grave question d'intérêt plus général qui vient d'être résolue par la législature; si, depuis longtemps, on avait été plus sévère envers la France, il est certain, nous paraît-il, que nous eussions eu des compensations à lui opposer et que nous eussions obtenu d'elle l'exemption spéciale que nous demandions en faveur de l'industrie linière, à des conditions moins onéreuses que celles auxquelles nous sommes, dans ce moment, obligés de souscrire.

A la 4e et dernière question, nous avons toujours considéré le remboursement du péage de l'Escaut, fait au pavillon hollandais, comme une véritable anomalie, d'autant plus patente que la restitution de ce péage a lieu au profit de celui-là même qui l'a établi.

Veuillez, Monsieur le Ministre, agréer de nouveau l'hommage de notre haute considération.

Pour le président :
Le vice-président,
RITTWEGER.

Le secrétaire,
LAMQUET.

Réponse de la chambre de commerce de Gand.

Gand, le 22 août 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse aux questions posées par votre dépêche du 14 juillet dernier, n° 4451, nous avons l'honneur de vous faire observer que le pavillon belge ayant droit à toute la protection du gouvernement, celui-ci ferait acte de justice en provoquant des arran-

gements commerciaux, de douane ou de navigation avec les pays qui jusqu'à présent n'ont pas admis nos navires sur le pied des nationaux. Ce but sera mieux atteint, du moins nous le pensons, par le remplacement des mots *aux navires de toutes les nations,* par ceux-ci : *aux navires de toutes les nations qui traitent les navires belges sur le même pied que les nationaux quant aux droits, aux charges quelconques de navigation,* que par loi générale de 1822; car il n'y a que la France et Naples parmi les nations citées dans votre dépêche qui restent sous l'application de l'art. 295 de cette loi, tandis que les autres sont traitées en Belgique comme les nations les plus favorisées, et même, quant au tonnage, comme les nationaux, et que le pavillon belge ne jouit pas en Prusse, en Portugal, en Angleterre, ni en Hollande des avantages accordés aux nationaux.

En admettant dans le projet nouveau la stipulation ainsi généralisée, il ne faut plus d'exception particulière et il ne faut rembourser le péage de l'Escaut qu'aux nations qui nous admettent sous le bénéfice des avantages accordés aux nationaux.

Cette législation produirait de grands avantages pour le pavillon belge; nos navires obtiendraient le transport des charbons pour la Hollande, qui sous la législation actuelle ne peut se faire que par les navires hollandais qui les y importent sous franchise de droits, tandis qu'importés en Hollande par navires belges, ils doivent payer un droit presque prohibitif. Nos navires pourraient aussi être employés au transport des charbons belges par les ports de France et particulièrement par les ports de cette puissance sur la Méditerrannée, s'ils n'y trouvaient un obstacle dans les droits d'entrée que les navires belges paient en France en plus que les navires anglais. Chacun important des charbons de sa propre extraction, cet article, qui pourrait fournir de nombreux chargements à nos navires en même temps qu'il fournirait un débouché considérable à nos extracteurs, serait de nature à faire obtenir une solution avantageuse pour le pavillon belge, si on en faisait une condition du remboursement du péage de l'Escaut.

Nous croyons devoir saisir cette occasion pour insister de nouveau sur les réclamations élevées dans le temps contre la perception des 94 cents faite par la Hollande sur la navigation du canal de Terneusen; cette perception est si exorbitante, qu'elle forme en quelque sorte une question d'existence pour notre port, tant il devient difficile d'engager à y revenir les capitaines qui une fois ont subi cette exaction. Cette perception est inique, comme l'a si bien démontré à la tribune M. le ministre de l'intérieur; cependant elle continue et plusieurs navires ont été obligés de payer de ce chef plus de fr. 500; nous osons donc espérer que le gouvernement emploiera tous les moyens en son pouvoir pour y mettre un terme.

La chambre de commerce et des fabriques,

BOSSAERT.

Le membre de la chambre faisant fonctions de secrétaire,

N.-J. CLAUS.

Litt. B.

Résumé analytique des avis des chambres de commerce, sur la question du remboursement du péage sur l'Escaut.

Pour le maintien pur et simple de la loi du 5 juin 1839.

Modifications à cette loi.

Louvain, 27 juillet 1842.

Cette chambre est d'avis que le gouvernement doit modifier l'art. 1er, de la manière que l'indique éventuellement la dépêche ministérielle du 14 juillet (1); par conséquent, supprimer le remboursement du péage envers tous les pays étrangers où les navires belges ne sont pas traités sur le même pied que les nationaux quant aux droits ou charges quelconques de navigation, et de ne faire cesser les exceptions qu'à mesure qu'un traité de navigation interviendra avec la Belgique.

Ostende, 2 août 1842.

Cette chambre trouve qu'il faut remplacer à l'art. 1er les mots : *aux navires de toutes les nations* par ceux indiqués par la dépêche ministérielle; car il serait difficile, en présence des traités existants, de ne pas continuer à faire le remboursement en faveur des pays où les bâtiments belges sont traités sur le pied des nationaux. Ensuite il est nécessaire que la Belgique se réserve le moyen d'avoir à offrir des concessions aux pays avec lesquels elle voudrait conclure des traités de commerce ou de navigation.

Quant à la Hollande elle est d'avis de

(1) *Voir* la circulaire ci-jointe.

Pour le maintien pur et simple de la loi du 5 juin 1839.

Modifications à cette loi.

Anvers, 2 août 1842.

Le rachat des péages sur l'Escaut est un principe sanctionné par le pouvoir législatif, pour des motifs d'équité et d'intérêt commercial et politique :

D'équité, parce que le droit sur l'Escaut est une charge que le pays a dû subir comme résultat de la conquête de sa nationalité et qui dès lors doit incomber à la nation entière ;

D'intérêt commercial, puisque, sans le dégrèvement de ce péage, il serait impossible au premier port de mer de la Belgique de soutenir la concurrence des ports rivaux des pays limitrophes;

D'intérêt politique, afin de ne point donner un démenti au principe soutenu par notre diplomatie, que l'Escaut n'était susceptible de supporter aucun péage; car, en laissant subsister le péage à charge de certaines nations, nous en reconnaissons en quelque sorte la justice.

Cette chambre est d'avis que ce principe doit être maintenu, c'est-à-dire, que le péage sur l'Escaut doit rester une charge nationale et non devenir une charge sur la navigation, et par conséquent être remboursé aux navires de toutes les nations indistinctement. Il n'existe aucune analogie entre ce péage et le droit de tonnage établi par la loi générale de 1822 : celui-ci étant *une charge sur la navigation*, l'on conçoit que l'État ne consent à le réduire qu'envers les nations qui nous accordent une juste réciprocité.

En suivant un autre système, l'on créerait d'ailleurs une nouvelle sorte de droit différentiel, basé non sur les besoins constatés de notre navigation, mais sur des bases vicieuses et arbitraires ; un droit différentiel qui frapperait certains pavillons à Anvers et à Gand et dont ils

ranger cette nation sous le régime adopté pour les autres pavillons, c'est-à-dire, point de remboursement sans réciprocité réelle de toute charge de navigation.

Pour le maintien pur et simple de la loi du 5 juin 1839.

Modifications à cette loi.

seraient affranchis à Ostende et à Bruges; un droit différentiel qui grèverait également les marchandises destinées au transit et celles pour la consommation, car ce serait en définitive la marchandise et non le navire qui supporterait le péage.

On ne pense pas non plus qu'il puisse être utile de suivre un système exceptionnel soit à l'égard de la Hollande, soit à l'égard de toute autre nation. Le pays va arrêter des mesures pour attirer la navigation directe de Java qui se fait principalement par navires hollandais; le tarif des droits différentiels est projeté dans ce but. Par une pareille exception, l'on donnerait à ces navires, surtout par suite de leur grand tonnage, un motif de plus pour décharger leur cargaison dans la mère-patrie; on renverserait ainsi d'une main ce que l'on veut édifier de l'autre.

Si l'on exclut la Hollande ou quelqu'autre pays que ce soit, du bienfait du rachat, on créerait des catégories de pavillons pour lesquels nous remboursons, et d'autres qui doivent acquitter le droit eux-mêmes, l'on provoquerait ainsi la perception isolée par navire, et l'on donnerait à la Hollande le moyen d'élever un bureau de perception à Anvers avec toutes les rigueurs et les entraves que son désir d'anéantir la concurrence de notre pays pourrait lui suggérer. Son percepteur voudra voir le capitaine et les papiers de bord de chaque navire; à la sortie de Flessingue il faudra justifier du paiement fait à Anvers, etc., et la Hollande trouvera aisément un prétexte pour exercer ce contrôle même sur les navires pour lesquels le droit est remboursé.

Il importe d'ailleurs que toutes les nations restent intéressées dans l'affranchissement de l'Escaut; alors seulement nous trouverons des défenseurs partout, dans le cas où la Hollande voudrait soulever des difficultés contre l'exercice des droits que le traité nous garantit sur ce fleuve.

Enfin le système de la loi du 5 juin s'appuie sur l'exemple de la Prusse qui

Pour le maintien pur et simple de la loi du 5 juin 1839.

rembourse le péage du Sund à toutes marchandises importées n'importe par quel pavillon, dans le port de Stettin, et ce afin de mettre ce port en état de mieux concourir avec les importations par l'Elbe : c'est identiquement notre position vis-à-vis de la Hollande, notre concurrent commercial.

La chambre exprime donc l'avis que le remboursement du péage de l'Escaut doit être maintenu en faveur de tous les pavillons sans distinction; et comme son opinion se fonde sur un principe invariable, et qu'il serait fâcheux de jeter périodiquement le commerce dans un état d'incertitude, elle propose de ne plus borner l'effet de la loi nouvelle à 3 ou 4 années, mais de lui donner un terme illimité.

Modifications à cette loi.

Bruxelles, 6 août 1842.

Cette chambre est d'avis que l'art. 1er doit être modifié de la manière indiquée par la dépêche ministérielle du 14 juillet. Proposer le maintien de la législation actuelle envers les nations qui ne nous traitent point avec réciprocité, serait agir contrairement aux intérêts du pays.

Il eût été à désirer que le gouvernement eût pris des mesures analogues en 1839, car alors il aurait pu opposer des compensations aux nations avec lesquelles il a cherché à traiter depuis, sans rien pouvoir en obtenir, par le motif que celles-ci jouissaient déjà en Belgique des mêmes avantages que les nationaux.

Quant au remboursement du péage de l'Escaut fait au pavillon hollandais, la chambre le considère comme une véritable anomalie.

Bruges, 6 août 1842.

Il est constant que si la Belgique cède gratuitement à toutes les nations les avan-

Pour le maintien pur et simple de la loi du 5 juin 1839.

Modifications à cette loi.

tages dont elle peut disposer, il lui sera impossible de faire jamais des traités de commerce ou de navigation sans devoir se soumettre à des sacrifices nouveaux et ruineux pour le pays. Il en sera ainsi aussi longtemps que nous cèderons gratuitement des faveurs, qui, habilement ménagées, deviendraient une arme coërcitive contre les tendances prohibitives de nos puissants voisins. La chambre est donc d'avis que l'art. 1er doit être modifié de la manière indiquée par la dépêche ministérielle. Si cette modification est adoptée, il sera inutile de dénommer dans la loi, en vertu de l'art. 2, quelles sont les nations qui devront être exceptées de ce bénéfice, l'application devant s'effectuer par le gouvernement et étant d'ailleurs sujette à variation d'après les traités qui pourront se conclure par la suite.

Quant au remboursement à faire aux navires hollandais, la chambre pense que jamais notre gouvernement ne peut leur rembourser un péage perçu par la Hollande elle-même. Ce serait consacrer un principe ruineux pour le pays. Si même la Hollande nous accordait la réciprocité, celle-ci ne pourrait exister qu'en théorie; en pratique elle nous serait désavantageuse parce que ce pays possède plus de 1,500 navires et que nous n'en avons tout au plus que 150. Il faudra donc d'abord encourager notre marine nationale de manière qu'elle puisse se développer et soutenir une concurrence actuellement trop prépondérante contre elle.

Il est nécessaire d'adopter avant tout les bases de notre système commercial que doivent produire les travaux de l'enquête, car jusque-là il sera impossible de régler les transactions internationales à effectuer, et qui, entre autres, devront faire l'objet d'une étude sérieuse pour l'application du remboursement du péage de l'Escaut d'après les modifications proposées.

Pour le maintien pur et simple de la loi du 5 juin 1839.

Modifications à cette loi.

Gand, 22 août 1842.

La chambre est d'avis que l'art. 1er doit être modifié de la manière indiquée par la dépêche ministérielle. La banque devant provoquer des traités de commerce et de navigation, ce but serait mieux atteint par la modification ci-dessus que par la loi générale de 1822, car il n'y a que la France et Naples, parmi les nations citées dans la dépêche prémentionnée, qui restent sous l'application de l'art. 295 de cette loi, tandis que les autres sont traitées en Belgique comme les nationaux, et que le pavillon belge ne jouit en Prusse, en Portugal, en Angleterre, ni en Hollande des avantages accordés aux nationaux.

Dans le projet nouveau il ne faut plus d'exceptions particulières, et rembourser le péage seulement aux nations qui nous traitent chez elles comme les nationaux.

On pourrait obtenir de grands avantages pour le pavillon belge si on en faisait une condition pour le remboursement des péages de l'Escaut. Nos navires obtiendraient le transport des charbons pour la Hollande, qui s'importent actuellement dans ce pays par les navires hollandais sous franchise de droits, tandis que nos navires doivent payer un droit presque prohibitif. Nos navires pourraient encore transporter des charbons belges pour les ports de France et particulièrement pour ceux sur la Méditerranée, s'ils ne trouvaient plus un obstacle dans les droits d'entrée que les navires belges paient en France en plus que les navires anglais.

(La chambre ajoute à son avis une réclamation contre la perception faite par la Hollande d'un péage sur la navigation du canal de Terneusen.)

Litt. C.

Navires entrés à Anvers et à Gand de 1839 *à* 1841.

PAVILLONS.	1839.		1840.		1841.	
	NOMBRE.	TONNAGE.	NOMBRE.	TONNAGE.	NOMBRE.	TONNAGE
ANVERS.						
Français	55	5,360	34	2,900	47	3,650
Prussien.	64	13,916	44	9,377	57	13,291
Portugais	2	177	1	96	»	»
Sicilien	5	756	5	814	3	407
Total	126	20,209	84	13,187	107	17,348
Autres.	1,051	155,722	1,074	164,128	1,110	163,311
Total général . . .	1,177	175,931	1,158	177,315	1,217	180,659
GAND (ZELZAETE).						
Français	»	»	4	490	8	599
Prussien.	»	»	2	376	11	2,004
Portugais	»	»	»	»	»	»
Sicilien	»	»	»	»	»	»
Total	»	»	6	866	19	2,603
Autres.	27	2,217	141	14,446	122	15,240
Total général . . .	27	2,217	147	15,312	141	17,843
Navires hollandais venant de la mer.						
En destination du port de :						
Anvers	9	837	39	3,331	43	4,033
Gand (Zelzaete).	»	»	5	493	11	788
Total	9	837	44	3,824	54	4,821

Différence des droits et charges de navigation qui frappent les navires anglais (ou favorisés) et les navires belges dans les ports de Londres, Liverpool et Hull.

LONDRES.

	PAR NAVIRES ANGLAIS.	PAR NAVIRES BELGES.	DIFFÉRENCE.
Droits de pilotage pour les navires venant d'Anvers ou d'Ostende, tirant moins de 7 pieds d'eau, de 60 tonneaux et au-dessus :	Liv. sh. d.		
A l'arrivée jusqu'à Gravesend.....	5 00 0	Mêmes droits avec une addition de 25 °/₀.	Liv. sh. d 2 10 0
A la sortie id	5 00 0		
			Soit fr. 63-75 à payer en plus par les navires belges.

LIVERPOOL.

	PAR NAVIRES ANGLAIS.	PAR NAVIRES BELGES.	DIFFERENCE.
Droits de fanaux pour les navires venant d'Anvers ou d'Ostende :	Liv. sh. d	Liv sh. d.	Liv. sh. d
Fanaux de la mer du Nord		» 0 2	
Id. de la côte d'Irlande.....	0 00 7 p^r t.	» 0 8	» 0 7
Id. des Sckerries.....		» 0 4	
Total.....	.....	» 1 2	soit fr. 0-75 par tonn.
Droits de pilotage, à l'entrée.....	» 8 0 par pied du tir^t d'eau. (1)	» 12 0	» 4 0 soit fr. 5-10 par pied du tirant d'eau.
Id. id. à la sortie.....	» 4 6 id.	» 7 0	» 2 6 soit fr. 3-19 par pied du tirant d'eau.
RÉSUMÉ.			
Navire arrivant avec une cargaison de 200 tonneaux de mesurage :			
Belge.. Tirera 8 pieds d'eau à 12^e....	.....	4 16 0	
Belge.. Chargé avec sel, tirera 11 pieds d'eau à 7^e.....	.....	3 17 0	
Anglais. Tirera 9 pieds d'eau à 8^e.....	3 12 0		
Anglais. Tirera 12 pieds d'eau à 4' 6^d..	2 14 0		
Fanaux.....	24 7 0	30 4 2	
Totaux.....	30 13 0	38 17 2	8 4 2 soit fr. 209-31 à payer en plus pour un navire belge de 200 tonn.

(1) On ne compte amais moins de 8 pieds a l'entrée pour toutes les nations.

HULL.

	PAR NAVIRES ANGLAIS.	PAR NAVIRES BELGES.	DIFFERENCE.
	Liv. sh. d.	Liv. sh. d.	Liv. sh. d
Droits de tonnage.....	» 0 10 p^r t.	» 1 8 p^r t.	» 0 10 soit fr. 1-05 par tonn.
Id. pilotage.....	.....	.....	$\frac{1}{4}$ en plus par navires belges, soit 25 p. °/₀.
Id. la Trinity-House :			
Les navires de 20 tonn. ou au-dessous..	» 2 0	» 11 0	» 9 0
» 20 à 30 tonn.....	» 2 6	» 11 0	» 8 6
» 30 40	» 3 0	» 11 0	» 8 0
» 40 50	» 3 6	» 11 0	» 7 6
» 50 60	» 4 0	» 11 0	» 7 0
» 60 70	» 4 6	» 12 6	» 8 0
» 70 80	» 5 0	» 14 0	» 9 0
» 80 90	» 5 6	» 14 0	» 8 6
» 90 100	» 6 0	» 14 0	» 8 0
» 100 110	» 6 6	» 14 0	» 7 6
» 110 120	» 7 0	» 14 0	» 7 0
» 120 130	» 7 6	» 14 0	» 6 6
» 130 140	» 8 0	» 15 6	» 7 6
» 140 150	» 8 6	» 17 0	» 8 6
» 150 160	» 9 0	» 17 0	» 8 0
» 160 170	» 9 6	» 17 0	» 7 6
» 170 180	» 10 0	» 20 0	» 10 0
			Différence moyenne 8 sh., soit fr. 10-20 par tonneau.

APPENDICE.

Application aux navires des États-Unis, du régime ordinaire des nations non favorisées.

RAPPORT AU ROI.

Sire,

Nous sommes, à l'égard des États-Unis, dans une situation provisoire pour les rapports de commerce.

Un incident vient malheureusement la troubler.

Une convention de navigation et de commerce a été conclue avec cette puissance le 29 mars 1840, et présentée aux Chambres belges le 26 novembre de la même année; jusqu'à présent elle n'a pu être discutée.

Il semblait tacitement convenu entre les deux gouvernements que, dans l'intervalle, ils continueraient à ménager réciproquement à leurs navires un traitement favorable. Cet état provisoire était tout à l'avantage des États-Unis; c'est ce qui résulte du tableau suivant, qui résume les rapports commerciaux des deux pays pendant les dernières années :

	Importations des États-Unis en Belgique (mises en consommation).	Exportations des marchandises belges aux États-Unis
Années 1838.	fr. 14,103,059	fr. 1,916,687
1839.	7,612,554	2,526,869
1840.	20,188,884	1,946,686
1841.	19,321,766	2,559,695

	Navires des États-Unis venus en Belgique.		Navires belges allés aux Etats-Unis.	
	Nombre.	Tonnage	Nombre.	Tonnage
1838.	81	24,953 tonn.	6	912 tonn.
1839.	38	12,552	3	685
1840.	97	31,984	1	593
1841.	73	25,904	»	»

Le gouvernement américain paraît avoir pensé que, légalement, en l'absence d'un traité dûment exécutoire, il ne pouvait pas plus longtemps traiter les navires belges comme navires *favorisés*.

Il vient d'appliquer à la *British-Queen* et à un autre navire belge, le *Mercator*, le régime des navires étrangers *non favorisés*.

La situation provisoire qui semblait acceptée par les deux gouvernements et qui, de fait, était surtout avantageuse aux États-Unis, vient ainsi à cesser.

Les lois belges sont tout aussi impérieuses que les lois américaines. Nos navires étant traités dans les ports américains comme navires étrangers non favorisés, nos lois nous prescrivent de traiter de la même manière les navires des États-Unis dans les ports de la Belgique.

Le régime que subissent dans les ports belges les navires étrangers non favorisés consiste, en ce qui concerne les charges de navigation :

1° A payer un droit de tonnage de fr. 2-23 par tonneau de jauge (1);

2° A ne pas jouir du remboursement du péage de l'Escaut ;

3° A acquitter, dans les ports autres que ceux qui sont situés dans l'Escaut, 25 p. °/₀ en sus des droits ordinaires de pilotage.

Tel est, par conséquent, le régime auquel doivent être soumis les navires américains.

En vertu du deuxième alinéa de l'art. 295 de la loi du 26 août 1822, le gouvernement aurait pu aller plus loin et frapper les navires américains d'un droit de tonnage égal à celui que subissent les navires belges aux États-Unis, c'est-à-dire, d'un dollar (fr. 5-35) par tonneau.

Mais c'eût été un régime exceptionnel contre la navigation américaine.

Pour le moment nous croyons qu'on doit se borner à appliquer le régime ordinaire

---

(1) Voici le texte des art. 292, 293, 294 et 295 de la loi du 26 août 1822, qui règlent la perception du droit de tonnage en Belgique :

« Art. 292. Tous les bâtiments ou navires de mer qui, après l'époque mentionnée à l'art. 1er, entreront dans le port de ce royaume ou en sortiront par mer ou par les eaux dites *Wadden*, situées entre les îles et la côte de Frise et de la province de Groningue, seront assujettis à un droit de tonnage, qui sera calculé selon leur port ou capacité en tonneaux, c'est-à-dire suivant le nombre de tonneaux qu'ils jaugent ou peuvent contenir.

» Le tonnage sera estimé équivaloir à mille livres des Pays-Bas, représentées par une aune et demie cube, mesure des Pays-Bas.

» Les bâtiments soumis a ce droit seront divisés en trois classes, et la perception en sera effectuée au taux ci-après fixé, pour chacune d'elles.

» Art. 293. Dans la première classe sont rangés tous les bâtiments ou navires de mer appartenant a des sujets du royaume des Pays-Bas et naviguant sous pavillon de ce royaume. Ces bâtiments seront soumis à un droit de quarante-cinq cents par tonneau à leur première sortie, et pareillement de quarante-cinq cents par tonneau a leur entrée pendant chaque année, à dater du 1er janvier au dernier décembre inclus, au moyen de l'acquittement de ce droit ils seront exemptés, à la sortie et à l'entrée, pour tous autres voyages qu'ils effectueront dans le courant de la même année, à compter du 1er janvier au dernier décembre inclusivement. Néanmoins les droits qui, à l'époque de la mise en vigueur de la présente loi, pourraient déjà avoir été payés, conformément à celle du 12 mai 1819, pour l'année alors commencée, seront considérés comme valables pour cette année, en sorte qu'il n'y aura lieu à aucun décompte à cet égard.

» Art. 294. Dans la deuxième classe seront compris tous les bâtiments ou navires de mer qui naviguent sous pavillon étranger et appartiennent à des habitants d'un royaume, État ou port où les navires des Pays-Bas ne sont pas assujettis a des droits plus élevés ou à d'autres droits que ceux de ces habitants.

» Le droit de tonnage sera perçu sur ces bâtiments, soit a leur première entrée, soit à leur première sortie, au même taux et sur le même pied que cela a lieu pour les habitants du royaume appartenant à la première classe.

» Art. 295. Dans la troisième classe se trouveront tous les bâtiments ou navires de mer étrangers qui ne peuvent pas être rangés dans la catégorie de ceux de la deuxième classe.

» Ces bâtiments seront soumis a un droit d'un florin cinq cents par tonneau, qui sera perçu chaque fois qu'ils entreront; cependant, pour autant que les circonstances le rendissent utile et nécessaire, il nous est réservé d'élever, en conformité de l'article de la loi du 12 juillet 1821 (*Journal officiel*, n° 9), le droit de tonnage sur ces bâtiments, au même taux que celui exigé, sous cette dénomination ou telle autre semblable, dans le royaume, Etat ou port auquel ils appartiennent, des navires des Pays-Bas.

» Des arrangements ou abonnements pourront être contractés avec l'administration pour ceux des bâtiments compris dans cette classe, qui sont uniquement employés au transport des passagers ou des malles a lettres. »

de la navigation étrangère non favorisée, convaincus que nous sommes que le gouvernement américain n'a rien voulu faire d'exceptionnel à notre égard.

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

Le ministre des finances ,

SMITS.

ARRÊTÉ ROYAL.

Léopold, roi des Belges ,

A tous présents et à venir, salut.

Vu les art. 294 et 295 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel,* n° 38), d'après lesquels les navires étrangers appartenant à des États où les navires belges ne sont pas soumis à d'autres ni à de plus forts droits que les navires de ces États, peuvent seuls être assimilés, en Belgique, aux navires belges pour les droits de tonnage ;

Vu l'arrêté royal du 15 mai 1832 (*Bulletin officiel,* n° 39), relatif à la perception du droit de pilotage sur les navires belges et étrangers ;

Vu l'art. 1er de la loi du 5 juin 1839, qui autorise le gouvernement, pour des raisons graves et spéciales, à suspendre le remboursement du péage de l'Escaut envers l'un ou l'autre pavillon étranger ;

Sur le rapport de nos ministres de l'intérieur et des finances ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. Les navires des États-Unis seront soumis, dans les ports belges, aux droits de tonnage et de pilotage dont sont passibles, aux termes des lois et règlements en vigueur, les navires étrangers non favorisés.

Le remboursement du péage de l'Escaut est provisoirement suspendu à l'égard des navires des États-Unis.

Nos ministres de l'intérieur et des finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Paris, le 22 octobre 1842.

LÉOPOLD,

Par le Roi

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

Le ministre des finances ,

SMITS.

TABLE DES MATIÈRES.

Exposé des motifs 1
Projet de loi 5

ANNEXES.

Litt. A. Circulaire ministérielle du 14 juillet 1842, adressée aux chambres de commerce. 6
Réponse de la chambre de commerce de Louvain. 7
Id. d'Ostende 8
Id. d'Anvers 9
Id. de Bruges 11
Id. de Bruxelles 12
Id. de Gand 13

Litt. B. Résumé des réponses des chambres de commerce. 15

Litt. C. Relevé des navires de mer étrangers, venus dans l'Escaut, pendant les années 1839 à 1841 inclusivement, avec distinction de ceux qui appartiennent aux pays où notre pavillon est soumis à des surtaxes de navigation 21

Litt. D. Un relevé comparatif de certains droits qui frappent le pavillon belge, dans ceux des ports de la Grande-Bretagne que fréquentent principalement nos navires. 22

APPENDICE.

Application aux navires des États-Unis, du régime ordinaire des nations non favorisées :

Rapport au Roi. 24
Arrêté royal. 26