(N° 143)

Chambre des Représentants.

Séance du 2 Mai 1861.

Convention de navigation conclue, le 1er mai 1861, entre la Belgique et la France.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Un acte spécial, la convention du 17 novembre 1849, a réglé le régime applicable aux rapports maritimes entre la Belgique et la France (annexe *A*). L'arrangement a été conclu sous l'influence des droits différentiels, de part et d'autre en vigueur à cette époque.

Il stipulait réciproquement le traitement national pour l'intercourse directe :

1° D'une manière absolue, quant aux droits afférant à la cargaison, c'est-à-dire quant aux droits de douane. (Art. 7) ;

2° Avec une réserve, quant aux taxes atteignant la coque des navires, c'est-à-dire quant aux taxes de navigation proprement dites. (Art. 2).

Voici l'origine et la nature de cette restriction :

En Belgique, les navires nationaux acquittent un droit de tonnage de fr. 1-10 par tonneau à leur première entrée et à leur première sortie pendant le courant de l'année.

La France, sauf le cas dont il sera parlé ci-après, exempte ses propres navires de tout droit de tonnage.

De là la clause de la convention de 1849 stipulant que, jusqu'à ce qu'il convienne à la Belgique de supprimer, de son côté aussi, tout droit de tonnage en faveur de ses propres navires, les navires belges venant directement des ports de Belgique avec chargement, et sans chargement de tout port quelconque, payeront dans les ports français les mêmes droits de tonnage que les navires français dans les ports belges.

J'ai dit qu'il y a une exception à l'exemption du droit de tonnage des navires français dans les ports de France. Par son traité du 26 janvier 1826 avec l'Angleterre, la France a soumis ses propres navires venant des possessions britan-

niques d'Europe, de même que les navires anglais, au droit de tonnage de 1 franc par tonneau, perçu également sur l'un et l'autre pavillon dans les ports britanniques.

En conséquence, les navires belges venant des possessions britanniques en Europe ont à payer aussi en France, à chaque voyage, ce droit de 1 franc par tonneau. (Art. 2, dernier paragraphe).

Quant aux navires des parties contractantes arrivant chargés, de provenance indirecte, ils étaient réciproquement exclus des différents avantages dont il s'agit.

Tel était le régime établi par la convention du 17 novembre 1849.

Le traité du 27 février 1854 a apporté quelques modifications à ce régime.

Est venue ensuite la loi belge du 19 juin 1856.

Cette loi a supprimé ce qui restait encore de droits différentiels établis par celle du 21 juillet 1844.

Le bénéfice du régime nouveau était, de fait, appliqué à la France.

Dans cet état de choses, qu'avions-nous à lui demander?

Logiquement, nous semblions fondés à lui demander le traitement national pour notre pavillon, en retour du traitement national que nous appliquions à son pavillon.

C'est sur ce terrain, en effet, que nous nous sommes placés.

Quant au droit de tonnage d'abord, nous avons rencontré l'objection qu'on nous avait opposée déjà en 1849, à savoir : la différence effective qu'il y a entre le traitement national en France et le traitement national en Belgique. J'ai signalé cette différence.

D'un autre côté, comme je l'ai indiqué aussi, la convention anglo-française du 26 janvier 1826, assimile *pour l'intercourse directe seulement* le pavillon britannique au pavillon français, à moins qu'il ne s'agisse de navires sur lest, et le traité du 23 janvier 1860 n'a rien innové à cet égard.

Quant aux droits de douane, la France a eu soin de stipuler à l'art. 3 dudit traité : que les concessions faites aux produits britanniques ne s'appliqueront pas aux droits différentiels établis en faveur de la marine française. La marine britannique, j'en ai fait la remarque déjà à propos du droit de tonnage, ne jouissant que pour *l'intercourse* du bénéfice de l'assimilation de pavillon en vertu du traité de 1826, il en résulte, comme première conséquence, que les marchandises importées *directement* d'Angleterre par navires britanniques sont seules soustraites aux droits différentiels dans les ports français.

Mais il y a plus.

Les modérations de droits concédées à l'Angleterre par le traité du 23 janvier 1860, portant sur les articles *de production et de fabrique anglaise,* importées directement *du Royaume-Uni,* il s'en suit que le régime résultant de ce traité n'est acquis en France qu'aux marchandises *d'origine métropolitaine importées directement du Royaume-Uni,* y compris seulement, d'après une décision ultérieure, les produits des îles de Jersey et de Guernsey.

Quant aux produits des autres possessions britanniques, soit en Europe, soit hors d'Europe, ils demeurent soumis au droit commun.

Tous les efforts des négociateurs britanniques pour déterminer la France à entamer sous ce rapport son régime de droits différentiels, sont restés infructueux.

Or, la France, aux termes de l'art. 18 du traité de 1860, est tenue de conférer à la Grande-Bretagne toute faveur, tout privilége ou toute réduction dans le tarif des droits d'importation qu'elle concéderait à toute autre puissance quelconque.

Il était donc très-douteux qu'elle voulût se mettre dans le cas de devoir accorder à l'Angleterre indirectement, ce qu'elle s'était absolument refusée à lui accorder directement.

Nous avons essayé néanmoins, je le répète, de stipuler sur le pied de l'assimilation complète des pavillons pour les relations indirectes de même que pour l'intercourse directe ; mais, comme l'Angleterre aussi, nous avons dû renoncer à l'espoir de faire adopter notre proposition.

En conséquence, force fut de reproduire dans l'arrangement nouveau (art. 2 et 9) les dispositions des art. 2 et 7 (§ 1er) de la convention du 17 novembre 1849, dispositions dont j'ai défini la portée pratique.

Toutefois, quant aux droits de douane, il y aura certaines déviations à la règle posée par l'art. 9.

Ainsi, aux termes du tarif annexé à notre nouveau traité de commerce, le coton en laine, par exemple, importé de l'Inde, la laine en masse importée d'Australie, sous pavillon belge, sont exempts de droits d'entrée en France.

En ce qui concerne les modifications apportées au régime des droits différentiels en France, par les décrets de 1860 et de 1861, je me réfère, Messieurs, à l'Exposé des motifs du traité de commerce.

L'art. 6 du traité de commerce de 1854 admettait à la consommation en France, aux droits établis pour les provenances des entrepôts d'Europe, sous pavillon français, les marchandises spécifiées à l'art. 22 de la loi du 28 avril 1816, importées de Belgique en France par les bureaux de Valenciennes et de Lille. Cette disposition a été étendue à toutes les marchandises indistinctement, introduites de Belgique en France, par quelque bureau que ce soit de la frontière de terre.

D'un autre côté, l'arrangement est amélioré dans son ensemble par la stipulation de l'art. 18, qui assure aux deux parties contractantes, et sans condition ni réserve, le traitement de la nation la plus favorisée pour tout ce qui concerne le commerce et la navigation.

Aux termes de la convention de 1849 (art. 12), l'application des faveurs accordées à des tiers, quand celles-ci n'étaient pas faites gratuitement, était subordonnée à compensation ou équivalent.

Aux termes de la convention nouvelle, cette application aura lieu *ipso facto* et de *plein droit*, à l'égard des traités conclus comme des traités à conclure.

La Chambre saisira aisément l'importance réciproque de ce principe, alors que la France est appelée à négocier successivement des traités avec différents États, dont chacun aura quelque intérêt spécial à sauvegarder ou à favoriser.

Nous avons reporté dans la convention de navigation (art. 10), où elle est mieux à sa place, la disposition de l'art. 21 du traité de 1854, relative à la réduction de 50 p. % du droit de tonnage accordée à nos navires dans l'Algérie.

Un certain nombre des dispositions de la convention de 1861 figuraient déjà dans celle de 1849; j'ai cité déjà les art. 2 et 9 (2 et 7 anciens); se trouvent aussi dans la même catégorie les art. 1, 3, 5, 6, deuxième paragraphe, 7, 8, 11 (art. 1, 10, 11, 3, 4, 6 et 8 de 1849). Des dispositions pareilles ou équivalentes au fond sont insérées dans tous nos arrangements; je crois donc inutile de m'y arrêter.

Je donnerai seulement quelques éclaircissements à l'égard des stipulations de la convention de 1849, qui sont modifiées ou supprimées dans celle de 1861.

L'art. 5 de la convention de 1849 garantissait purement et simplement aux navires français le remboursement du péage de l'Escaut pendant la durée de l'arrangement.

Dans ses traités avec la Sardaigne et les Deux-Siciles, la Belgique s'est réservé le droit de s'exonérer de cette charge dans le cas où elle cesserait de rembourser le péage à ses propres navires.

A propos de ce dernier traité, la section centrale s'exprimait dans les termes suivants :

« La section centrale engage le Gouvernement à persister dans la voie dans » laquelle il est entré; elle désire que si à l'avenir nos traités internationaux » doivent encore continuer à comprendre des clauses relatives au remboursement » du péage sur l'Escaut, elles soient rédigées comme celle qui se trouve dans le » traité actuel.

» Elle trouve que la Belgique ne peut plus se lier indéfiniment, qu'elle ne peut » aller au delà de la promesse de rembourser aux bâtiments étrangers aussi » longtemps que nous maintenons le *statu quo* pour nos propres navires mar- » chands. »

La clause nouvelle sur la matière a été rédigée dans l'esprit recommandé par le passage que je viens de transcrire; elle est conçue (art. 4) dans les termes suivants :

« Le pavillon français continuera à jouir en Belgique du remboursement du » droit de péage sur l'Escaut, tant que le pavillon belge en jouira lui-même. »

Le premier paragraphe de l'art. 6 est la reproduction de l'art. 10 (§ 1er) du traité du 23 janvier 1860 entre la France et l'Angleterre.

La clause est réciproque et s'applique conséquemment aux navires français comme aux navires belges.

L'art. 13 (13 ancien) a subi une légère modification et reçu l'addition d'un paragraphe final destiné à établir, d'une manière plus précise, la garantie réciproque du traitement national, quant aux bateliers exerçant la navigation intérieure par rivières et canaux.

L'art. 14 nouveau (8, dernier paragraphe, ancien) a été modifié de façon à ce que, dans nos négociations ultérieures avec d'autres États, nous puissions présenter le régime appliqué à la pêche nationale comme une question étrangère aux droits différentiels.

Aux termes de l'art. 14, cinquième alinéa, de la convention de 1849, si l'occasion de renvoyer les marins déserteurs dans leur pays ne se présentait pas dans le

délai de *trois mois,* à partir du jour de l'arrestation, lesdits déserteurs devaient être mis en liberté.

Au délai de trois mois, nous avons substitué (art. 15) celui de deux mois, établi par la loi du 5 janvier 1855, qui a fixé notre législation internationale en matière d'appréhension des marins déserteurs.

L'art. 16 de l'arrangement de 1849 stipulait que les attributions, priviléges et immunités des consuls respectifs feraient l'objet d'une convention spéciale.

Cette stipulation, lorsqu'il s'agit, en 1850, de la traduire en fait, donna lieu de la part du Gouvernement du Roi à une enquête approfondie, qui souleva des questions graves et difficiles.

Cette disposition n'a pas été reproduite dans la convention nouvelle.

Notre art. 17 se borne à stipuler, en fait de priviléges et d'immunités consulaires, le traitement de la nation la plus favorisée.

Cette garantie au surplus, une longue expérience l'a démontré, ne laisse rien à désirer en présence de la législation en vigueur dans les deux pays.

Différents relevés de statistique commerciale et autres documents accompagnaient l'Exposé des motifs à l'appui de la convention du 17 novembre 1849.

Je joins aussi, Messieurs, au présent Exposé (annexes *B, C, D, E* et *F*) des renseignements qui établissent, pendant la dernière période connue, l'état de nos rapports maritimes et commerciaux avec la France.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

B^on^ DE VRIÈRE.

PROJET DE LOI.

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La convention de navigation conclue le 1er mai 1861 entre la Belgique et la France, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 2 mai 1861.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Bon DE VRIÈRE.

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté l'Empereur des Français, animés d'un égal désir de contribuer au développement des relations commerciales et maritimes entre les deux pays, en assurant à leurs pavillons respectifs la jouissance d'un régime réciproquement avantageux, ont résolu de conclure à cet effet une convention, et ont nommés pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, M. Firmin Rogier, Grand Officier de l'Ordre de Léopold, décoré de la Croix de Fer, Grand Officier de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, etc., etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté l'Empereur des Français,

Et M. Charles Liedts, Grand Officier de l'Ordre de Léopold, décoré de la Croix de Fer, Grand Officier de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, etc., etc., Son Ministre d'État en mission extraordinaire près Sa Majesté l'Empereur des Français,

Et Sa Majesté l'Empereur des Français, M. Thouvenel, Sénateur de l'Empire, Grand'Croix de Son Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, chevalier de l'Ordre de Léopold de Belgique, etc., etc., Son Ministre et Secrétaire d'État au Département des Affaires Étrangères,

Et M. Rouher, Sénateur de l'Empire, Grand'Croix de Son Ordre Impérial de de la Légion d'Honneur, etc., etc., Son Ministre et Secrétaire d'État au Département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics,

Lesquels, après avoir échangé leurs Pleins Pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les sujets des deux Hautes Parties contractantes : ils ne payeront pas, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux États, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, de droits, taxes ou impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux ; et les priviléges, immunités et autres faveurs quelconques dont jouissent, en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux États, seront communs à ceux de l'autre.

Art. 2.

Les navires français venant directement des ports de France, avec chargement,

et sans chargement, de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de Belgique, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phares, ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou établissements quelconques, que ceux dont sont ou seront passibles, en Belgique, les navires belges venant des mêmes lieux et ayant la même destination.

Par réciprocité, et jusqu'à ce qu'il convienne à la Belgique d'exempter ses propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires belges venant directement des ports de Belgique avec chargement, et sans chargement, de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de France, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage que ceux que les navires français auront à payer en Belgique, conformément à la stipulation qui précède. Ils seront, d'ailleurs, assimilés aux navires français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article.

Les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient en France les navires français venant d'ailleurs que de Belgique, ou allant ailleurs qu'en Belgique, seront communes aux navires belges faisant les mêmes voyages, et cette disposition sera réciproquement applicable en Belgique aux navires français.

ART. 3.

Seront complétement affranchis des droits de tonnage et d'expédition dans les ports respectifs :

1° Les navires qui, entrés sur lest de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest ;

2° Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux États dans un ou plusieurs ports du même État, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits ;

3° Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 4.

Le pavillon français continuera à jouir en Belgique du remboursement du droit de péage sur l'Escaut, tant que le pavillon belge en jouira lui-même.

ART. 5.

Les navires des deux nations naviguant au cabotage seront traités de part et d'autre sur le même pied que les navires des nations les plus favorisées.

ART. 6.

Les deux Hautes Parties contractantes se réservent la faculté d'imposer sur tout article mentionné dans le présent traité, ou sur tout autre article, des droits de débarquement ou d'embarquement affectés à la dépense des établissements nécessaires au port d'importation et d'exportation.

Mais, en ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou leur déchargement dans les ports, rades, hâvres ou bassins, et généralement pour toutes les formalités ou dispositions quelconques, auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il ne sera accordé aux navires nationaux, dans l'un des deux États, aucun privilége, ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre Puissance, la volonté des Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments français et les bâtiments belges soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 7.

La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 8.

Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les États de l'une des Hautes Parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par des navires de l'autre Puissance. Les marchandises importées dans les ports de la France ou de la Belgique par les navires de l'une ou de l'autre Puissance, pourront y être livrées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou enfin être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants-cause, le tout, sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres de même nature, plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

ART. 9.

Les marchandises de toute nature importées directement de Belgique en France, sous pavillon belge et, réciproquement, les marchandises de toute nature, importées directement de France en Belgique sous pavillon français, jouiront des mêmes exemptions, restitutions de droits, primes ou autres faveurs quelconques; elles ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits de douane, de navigation ou de péage, perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales,

de particuliers ou d'établissements quelconques, et ne seront assujetties à aucune autre formalité que si l'importation en avait lieu sous pavillon national.

Le pavillon français est assimilé au pavillon belge pour l'importation du sel brut de toute provenance.

ART. 10.

Le bénéfice des art. 2 et 8 du présent traité est acquis aux bâtiments français se rendant chargés ou sur lest, des ports de l'Algérie en Belgique et vice-versâ.

Les bâtiments sous pavillon belge employés au même intercours jouiront dans les ports de l'Algérie d'une réduction de 50 p. % sur le taux général des droits de tonnage.

ART. 11.

Les marchandises de toute nature qui seront exportées de Belgique par navires français ou de France, par navires belges, pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie, que si elles étaient exportées par navires nationaux, et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toute prime ou restitution de droits et autres faveurs qui sont ou seront accordées, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

ART. 12.

Les navires français entrant dans un port de Belgique et, réciproquement, les navires belges entrant dans un port de France, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant aux lois et réglements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de leur cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter sans être astreints à payer, pour cette dernière partie de leur cargaison, aucuns droits de douane, sauf ceux de surveillance, lesquels d'ailleurs ne pourront être perçus qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

ART. 13.

Les stipulations des articles 1, 2, 6, 7, 8, 10, 11 et 12, s'appliquent tant à la navigation par rivières et par canaux qu'à la navigation maritime, de manière que nommément par rapport aux droits de douane, aux droits de navigation pesant, soit sur les navires, soit sur les cargaisons, ainsi qu'à tout autre droit ou charge, de quelque nature ou dénomination que ce soit, les navires ou bateaux appartenant à l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leurs chargements, ne pourront être grevés de droits autres ou plus élevés que ceux dont sont ou seront frappés les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements ; ils ne pourront non plus être soumis à des formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont assujettis les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements.

Les bateliers belges naviguant dans les eaux intérieures de la France et, réciproquement, les bateliers français naviguant dans les eaux intérieures de la Belgique, jouiront du même traitement que les bateliers nationaux, quant au droit de patente.

ART. 14.

Il est fait exception aux stipulations de la présente convention, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet dans l'un ou l'autre pays.

ART. 15.

Les consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des deux Hautes Parties contractantes, résidant dans les États de l'autre, recevront des autorités locales toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires de guerre ou de commerce de leurs pays respectifs, qu'ils soient ou non inculpés de crimes, délits ou contraventions commis à bord desdits bâtiments.

A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux tribunaux, juges ou fonctionnaires compétents et justifieront par l'exhibition des registres du bâtiment, rôle d'équipage ou autres documents officiels, ou bien si le navire était parti, par la copie desdites pièces dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait partie dudit équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée.

Lesdits déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition des consuls, vice-consuls ou agents consulaires, et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des agents précités, jusqu'au moment où ils seront réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appartiennent, ou jusqu'à ce qu'une occasion se présente de les renvoyer dans le pays desdits agents, sur un navire de la même ou de toute autre nation.

Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans le délai de deux mois, à compter du jour de leur arrestation, ou si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas régulièrement acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation a été opérée, lesdits déserteurs seront remis en liberté sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

Néanmoins, si le déserteur avait commis, en outre, quelque délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur le dernier délit et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution.

Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

ART. 16.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges naufragés sur les côtes de France, seront dirigées par les consuls ou vice-consuls de Belgique et, réciproquement, les consuls et vice-consuls français dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de Belgique.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers

aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est de plus convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

ART. 17.

Lesdits consuls, vice-consuls et chanceliers des Hautes Parties contractantes jouiront respectivement, dans les deux pays, des avantages de toute sorte accordés ou qui pourront être accordés à ceux de la nation la plus favorisée : le tout, bien entendu, sous condition de réciprocité.

ART. 18.

Les deux Hautes Parties contractantes ne pourront accorder aucun privilége, faveur ou immunité concernant le commerce ou la navigation à un autre État, qui ne soit aussi, et à l'instant, étendu à leurs sujets respectifs.

ART. 19.

La présente convention qui remplacera celle du 17 novembre 1849, restera en vigueur pendant dix années à partir du jour de l'échange des ratifications. Dans le cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait signifié douze mois avant l'expiration de ladite période de dix années, son intention d'en faire cesser les effets, la convention continuera à rester en vigueur encore une année et ainsi de suite d'année en année, jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes l'aura dénoncée.

ART. 20.

Les ratifications de la présente convention seront échangées à Paris en même temps que celles du traité de commerce et de la convention littéraire, signés sous la date de ce jour, dans le délai de deux mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double expédition à Paris, le premier jour du mois de mai de l'an de grâce mil huit cent soixante-un.

(*L. S.*) ROGIER. (*L. S.*) THOUVENEL.

(*L. S.*) LIEDTS. (*L. S.*) ROUHER.

ANNEXES.

ANNEXE *A*.

Convention de commerce et de navigation conclue, le 17 novembre 1849, entre la Belgique et la France.

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et le Président de la République Française, d'une autre part, animés d'un égal désir de faciliter et d'étendre les rapports entre les deux pays, et convaincus qu'un des moyens les plus propres à réaliser ce vœu est d'abaisser et d'égaliser autant que possible les droits à percevoir sur les pavillons respectifs, ont résolu de régler par une convention cette matière importante, et ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges,

M. Firmin François Marie Rogier, chevalier de l'Ordre de Léopold, décoré de la Croix de fer, grand-officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur, chevalier du nombre extraordinaire de l'Ordre royal et distingué de Charles III d'Espagne, Son envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Paris ;

Et le Président de la République Française,

M. Alphonse Henri d'Hautpoul, général de division, grand officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur, grand-croix de l'Ordre de Saint-Ferdinand des Deux-Siciles, décoré de l'Ordre impérial ottoman du Nichân-Iftihar de première classe, Ministre et Secrétaire d'État au Département de la Guerre, chargé *par interim* du portefeuille des affaires étrangères ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, et les avoir trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

ART. 1er. Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les habitants des deux pays. Ils ne payeront point, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux États, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, des droits, taxes ou impôts sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux ; et les priviléges, immunités et autres faveurs quelconques, dont jouissent, en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux États, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2. Les navires français venant directement des ports de France avec chargement et sans chargement, de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de Belgique, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phare, ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, des particuliers ou établissements quelconques, que ceux dont sont ou seront passibles, en Belgique, les navires belges venant des mêmes lieux ou ayant la même destination.

Par réciprocité, et jusqu'à ce qu'il convienne à la Belgique d'exempter ses propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires belges venant directement des ports de Belgique avec chargement, et sans chargement de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de France, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage que ceux que les navires français auront à payer en Belgique, conformément à la stipulation qui précède. Ils seront d'ailleurs assimilés aux navires français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article.

Les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient en France les navires français, venant d'ailleurs que de la Belgique ou allant ailleurs qu'en Belgique, seront communes aux navires belges faisant les mêmes voyages ; et cette disposition sera réciproquement applicable, en Belgique, aux navires français.

ART. 3. En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et leur déchargement dans les ports, rades, hâvres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il est convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux dans l'un des deux États aucun privilége, ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre puissance, la volonté des Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments belges et les bâtiments français soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 4. La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 5. Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut, par le Gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires français.

ART. 6. Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les États de l'une des hautes parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par des navires de l'autre puissance. Les marchandises importées dans les ports de la Belgique ou de la France, par des navires de l'une ou de l'autre puissance, pourront y être livrées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou, enfin, être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants cause, le tout sans être assujéties à des droits de magasinage, de

surveillance ou autres charges de même nature plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

Art. 7. Les marchandises de toute nature, importées directement de Belgique en France, sous pavillon belge, et réciproquement les marchandises de toute nature importées directement de France en Belgique, sous pavillon français, jouiront des mêmes exemptions, restitutions de droits, primes ou autres faveurs quelconques, ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits quelconques de douane, de navigation ou de péage perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou d'établissements quelconques, et ne seront assujéties à aucune autre formalité que si l'importation en avait eu lieu sous pavillon national.

Il est expressément entendu que les conditions spéciales imposées en France aux arrivages des entrepôts européens, sous pavillon français, s'appliqueront aux produits expédiés en France des entrepôts de Belgique, sous pavillon belge.

Réciproquement, les conditions spéciales imposées en Belgique aux arrivages des entrepôts européens, sous pavillon belge, s'appliqueront aux produits expédiés en Belgique des entrepôts de France, sous pavillon français.

Art. 8. Les marchandises de toute nature qui seront exportées de Belgique par navires français, ou de France par navires belges, pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie, que si elles étaient exportées par navires nationaux; et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toutes primes ou restitutions de droits ou autres faveurs qui sont ou seront accordées, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

Toutefois, il est fait exception à ce qui précède et aux stipulations des articles premier et septième, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet.

Art. 9. Les navires belges entrant dans un port de France, et réciproquement les navires français entrant dans un port de Belgique, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant toutefois aux lois et réglements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer pour cette dernière partie de leur cargaison, aucun droit de douane, sauf ceux de surveillance, lesquels, d'ailleurs, ne pourront naturellement être perçus qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

Art. 10. Seront complétement affranchis des droits de tonnage et d'expédition dans les ports respectifs :

1° Les navires qui, entrés sur lest de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest;

2° Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux états dans un ou plusieurs ports du même état, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits;

3° Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontai-

rement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire; le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 11. En ce qui concerne le cabotage (commerce de port à port), les navires des deux nations seront traités, de part et d'autre, sur le même pied que les navires des nations les plus favorisées.

ART. 12. En tout ce qui concerne les droits de douane et de navigation, les deux Hautes Parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucun privilége, faveur, ou immunité à un autre État qu'il ne soit aussi et à l'instant étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement si la concession en faveur de l'autre État est gratuite, et en donnant la même compensation ou l'équivalent, si la concession a été conditionnelle.

ART. 13. Les stipulations qui précèdent (art. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9) s'appliquent tant à la navigation par rivières et par canaux qu'à la navigation maritime, de manière que, nommément par rapport aux droits de douane, aux droits de navigation pesant soit sur les navires, soit sur les cargaisons, aux droits de patente ainsi qu'à tout autre droit ou charge de quelque nature ou dénomination que ce soit, les navires ou bateaux appartenant à l'une ou à l'autre partie contractante, ainsi que leurs chargements, ne pourront être imposés de droits autres ou plus élevés que ceux dont sont ou seront frappés les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements; ils ne pourront non plus être soumis à des formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont assujétis les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements.

ART. 14. Les consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des deux Hautes Parties contractantes, résidant dans les États de l'autre, recevront des autorités locales toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires de guerre ou de commerce de leurs pays respectifs, qu'ils soient ou non inculpés de crimes, délits ou contraventions commis à bord desdits bâtiments.

A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux tribunaux, juges ou fonctionnaires compétents et justifieront, par l'exhibition des registres du bâtiment, rôle d'équipage ou autres documents officiels, ou bien, si le navire était parti, par la copie desdites pièces dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait partie dudit équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée.

Lesdits déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition des consuls, vice-consuls et agents consulaires, et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays à la réquisition et aux frais des agents précités, jusqu'au moment où ils seront réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appar-

tiennent, ou jusqu'à ce qu'une occasion se présente de les renvoyer dans le pays desdits agents sur un navire de la même ou de toute autre nation.

Si, pourtant, cette occasion ne se présentait point dans le délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, ou si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas régulièrement acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation a été opérée, lesdits déserteurs seront remis en liberté sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

Néanmoins, si le déserteur avait commis, en outre, quelque délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait duement statué sur le dernier délit, et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution.

Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

Art. 15. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges naufragés sur les côtes de France, seront dirigées par les consuls ou vice-consuls de Belgique, et, réciproquement, les consuls ou vice-consuls français dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation naufragés ou échoués sur les côtes de Belgique.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays, pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est, de plus, convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

Art. 16. En ce qui concerne les autres attributions, priviléges et immunités des consuls respectifs, les deux Hautes Parties contractantes s'engagent à en faire, dans le plus bref délai possible, l'objet d'une convention spéciale; et, en attendant, il est convenu que lesdits consuls, vice-consuls et chanceliers jouiront, respectivement dans les deux pays, des avantages de toutes sortes accordés ou qui pourront être accordés à ceux de la nation la plus favorisée, le tout, bien entendu, sous condition de réciprocité.

Art. 17. La présente convention sera en vigueur pendant dix ans, à dater du jour de la publication, et au delà de ce terme jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des Hautes Parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets, chacune d'elles se réservant le droit de faire à l'autre une telle déclaration à l'expiration des dix ans susmentionnés; et il est convenu qu'après les douze mois de prolongation accordés, de part et d'autre, cette convention et toutes les stipulations y renfermées cesseront d'être obligatoires.

ART. 18. Les ratifications de la présente convention seront échangées à Paris, dans l'espace de deux mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double original, le dix-septième jour du mois de novembre de l'an de grâce mil huit cent quarante-neuf.

(*L. S.*) (*Signé*) FIRMIN ROGIER. (*L. S.*) (*Signé*) général D'HAUTPOUL.

ANNEXE *B*

Mouvement de la navigation entre la Belgique et la France, de 1840 à 1859.

1° Navires venus de France. — Résumé par pavillon.

ANNÉES.	PAVILLON.	NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1840	Belge	25	2,451	2,341
	Français	49	3,311	3,305
	Tiers	50	5,637	5,150
	Total	124	11,399	10,796
1841	Belge	32	3,050	2,949
	Français	65	4,522	4,272
	Tiers	69	8,530	8,216
	Total	166	16,102	15,437
1842	Belge	20	2,177	2,127
	Français	61	4,042	2,198
	Tiers	74	9,205	8,799
	Total	155	15,424	13,124
1843	Belge	25	3,419	3,411
	Français	59	3,856	3,342
	Tiers	76	8,626	8,406
	Total	160	15,901	15,159
1844	Belge	5	871	740
	Français	40	2,742	1,534
	Tiers	56	6,455	6,326
	Total	101	10,068	8,600

ANNÉES.	PAVILLON.	NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1845	Belge	11	893	727
	Français.	90	6,687	6,201
	Tiers	138	19,862	19,686
	Total . . .	239	27,442	26,614
1846	Belge	9	1,029	972
	Français.	80	6,116	5,515
	Tiers	142	23,362	22,764
	Total . . .	231	30,507	29,251
1847	Belge	11	1,150	1,150
	Français.	113	10,162	9,608
	Tiers	117	15,785	15,331
	Total . . .	241	27,097	26,289
1848	Belge	9	966	966
	Français.	71	5,336	5,014
	Tiers	44	4,720	4,247
	Total . . .	124	11,022	10,227
1849	Belge	11	1,327	1,300
	Français.	67	5,113	5,011
	Tiers	54	6,370	5,709
	Total . . .	132	12,810	12,620
1850	Belge	23	2,509	2,310
	Français.	159	12,591	10,702
	Tiers	40	4,412	4,243
	Total . . .	222	19,512	17,255

ANNÉES.	PAVILLON.	NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1851	Belge	29	3,168	2,885
	Français.	210	17,014	15,228
	Tiers	46	5,392	4,887
	Total . . .	285	25,574	23,000
1852	Belge	14	1,369	1,309
	Français.	191	14,964	11,922
	Tiers	62	7,349	6,886
	Total . . .	267	23,682	20,117
1853	Belge	12	1,454	1,089
	Français.	116	9,231	7,323
	Tiers	42	4,439	3,841
	Total . . .	170	15,124	12,253
1854	Belge	12	2,173	1,931
	Français.	91	7,130	6,170
	Tiers	35	4,492	3,974
	Total . . .	138	13,795	12,075
1855	Belge	8	1,103	979
	Français.	86	7,124	6,769
	Tiers	39	6,990	6,087
	Total . . .	133	15,217	13,835
1856	Belge	31	6,108	5,122
	Français.	87	9,579	7,656
	Tiers	32	4,831	4,051
	Total . . .	150	20,518	16,829

ANNÉES.	PAVILLON.	NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1857	Belge	22	3,537	3,136
	Français.	84	12,683	8,503
	Tiers	30	4,034	3,159
	Total . . .	136	20,254	14,798
1858	Belge	15	1,932	1,611
	Français.	196	24,416	22,549
	Tiers	38	4,457	4,286
	Total . . .	249	30,805	28,446
1859	Belge	27	4,135	3,513
	Français.	130	17,933	16,124
	Tiers	28	4,774	4,118
	Total . . .	185	26,842	23,755

2° Navires sortis pour la France. — Résumé par pavillon.

ANNÉES.	PAVILLON.	NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1840	Belge	9	1,117	729
	Français	41	3,256	2,261
	Tiers	19	2,000	983
	Total	69	6,373	3,973
1841	Belge	12	1,247	441
	Français	64	4,557	3,646
	Tiers	18	2,732	1,169
	Total	94	8,536	5,256
1842	Belge	10	1,013	771
	Français	58	3,887	3,825
	Tiers	23	2,810	1,498
	Total	91	7,710	6,094
1843	Belge	8	1,027	232
	Français	60	3,977	3,766
	Tiers	16	1,771	680
	Total	84	6,775	4,678
1844	Belge	5	608	172
	Français	46	3,272	2,929
	Tiers	17	1,846	1,143
	Total	68	5,726	4,244

ANNÉES.	PAVILLON.	NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1845	Belge	11	822	541
	Français	68	4,645	3,284
	Tiers	24	2,976	841
	Total	103	8,443	4,666
1846	Belge	4	312	170
	Français	75	5,452	3,385
	Tiers	20	2,359	762
	Total	99	8,123	4,317
1847	Belge	7	704	262
	Français	82	7,783	4,360
	Tiers	17	2,022	370
	Total	106	10,509	4,992
1848	Belge	5	490	472
	Français	12	809	552
	Tiers	34	3,738	1,963
	Total	51	5,037	2,987
1849	Belge	6	672	584
	Français	68	6,091	4,340
	Tiers	5	1,106	291
	Total	79	7,869	5,215
1850	Belge	19	2,018	1,234
	Français	103	8,181	5,073
	Tiers	5	703	375
	Total	127	10,902	6,682

ANNEES	PAVILLON.	NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1851	Belge	15	1,730	914
	Français	138	11,541	6,651
	Tiers	6	713	211
	Total	159	13,984	7,776
1852	Belge	9	1,196	969
	Français	181	15,156	9,193
	Tiers	9	1,846	197
	Total	199	18,198	10,359
1853	Belge	12	1,955	1,632
	Français	79	6,566	4,848
	Tiers	10	1,512	1,053
	Total	101	10,033	7,533
1854	Belge	9	1,327	964
	Français	79	6,641	4,955
	Tiers	10	1,286	799
	Total	98	9,254	6,698
1855	Belge	11	1,705	1,075
	Français	62	5,095	3,921
	Tiers	9	1,269	789
	Total	82	8,069	5,785
1856	Belge	4	583	456
	Français	108	11,766	9,181
	Tiers	1	102	63
	Total	113	12,451	9,702

ANNÉES.	PAVILLON.	NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1857	Belge	8	518	176
	Français.	77	11,603	7,191
	Tiers	12	3,060	826
	Total . . .	97	15,181	8,193
1858	Belge	8	456	»
	Français.	97	15,635	9,018
	Tiers	7	683	294
	Total . . .	112	16,774	9,312
1859	Belge	13	2,321	1,652
	Français.	79	13,516	10,637
	Tiers	23	4,454	3,652
	Total . . .	115	20,291	15,941

ANNEXE C.

Navigation de 1859.

1° Navigation générale.

		NOMBRE.	TONNAGE	CHARGEMENT.
Entrée en Belgique, sans distinction de provenance :				
Navires belges	chargés.	306	69,369	61,950
	sur lest.	164	5,027	20
Navires français	chargés.	351	40,556	34,890
	sur lest.	»	»	»
Navires tiers	chargés.	2,356	446,529	416,787
	sur lest.	232	15,056	263
Total des navires entrés de toutes provenances.	chargés.	3,013	556,454	513,627
	sur lest.	396	20,083	283
Ensemble		3,409	576,537	513,910
Sortie de Belgique, sans distinction de destination :				
Navires belges	chargés.	227	55,788	50,643
	sur lest.	247	18,745	»
Navires français	chargés.	236	28,535	25,285
	sur lest.	112	11,829	»
Navires tiers	chargés.	1,591	306,798	264,796
	sur lest.	905	144,189	»
Total des navires sortis pour toutes destinations.	chargés.	2,054	391,121	340,724
	sur lest.	1,264	174,763	18
Ensemble		3,318	565,884	340,742

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
Entrée en France, sans distinction de provenance :				
Navires français.	chargés. . . .	10,422	1,628,284	»
	sur lest. . . .	1,129	86,544	»
Navires belges	chargés. . . .	14	3,482	»
	sur lest. . . .	16	1,686	»
Navires tiers	chargés. . . .	14,604	2,371,872	»
	sur lest. . . .	2,549	186,251	»
Total des navires entrés de toutes provenances.	chargés. . . .	25,040	4,003,638	»
	sur lest. . . .	3,694	274,481	»
Ensemble		28,734	4,278,119	»
Sortie de France, sans distinction de destination :				
Navires français.	chargés. . . .	8,778	1,473,192	»
	sur lest. . . .	2,942	329,494	»
Navires belges	chargés. . . .	34	6,447	»
	sur lest. . . .	10	2,383	»
Navires tiers	chargés. . . .	11,623	1,556,659	»
	sur lest. . . .	5,876	1,047,501	»
Total des navires sortis pour toutes destinations.	chargés. . . .	20,435	3,036,328	»
	sur lest. . . .	8,828	1,379,378	»
Ensemble		29,263	4,415,706	»

2° Navigation indirecte.

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
Entrée en Belgique, d'ailleurs que de France :				
Navires belges	chargés. . . .	279	65,234	58,437
	sur lest. . . .	164	5,027	20
Navires français.	chargés. . . .	221	22,623	18,766
	sur lest. . . .	»	»	»
Navires tiers	chargés. . . .	2,332	442,261	412,669
	sur lest. . . .	228	14,550	263
Total des navires venus d'ailleurs que de France.	chargés. . . .	2,832	530,118	489,872
	sur lest. . . .	392	19,577	263
Ensemble		3,224	549,695	490,135
Sortie de Belgique, vers toute autre destination que la France :				
Navires belges	chargés. . . .	223	53,980	48,991
	sur lest. . . .	238	18,232	»
Navires français.	chargés. . . .	172	16,999	14,648
	sur lest. . . .	97	9,849	»
Navires tiers	chargés. . . .	1,573	303,091	261,144
	sur lest. . . .	900	143,442	»
Total des navires expédiés vers toute autre destination que la France.	chargés. . . .	1,968	374,070	324,783
	sur lest. . . .	1,235	171,523	»
Ensemble		3,203	545,593	324,783

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
Entrée en France, d'ailleurs que de Belgique :				
Navires français.	chargés. . . .	10,353	1,617,437	»
	sur lest. . . .	1,121	85,174	»
Navires belges.	chargés. . . .	12	3,268	»
	sur lest. . . .	7	1,110	»
Navires tiers	chargés. . . .	14,581	2,367,062	»
	sur lest. . . .	2,248	184,744	»
Total des navires venus d'ailleurs que de Belgique.	chargés. . . .	24,946	3,987,767	»
	sur lest. . . .	3,669	271,028	»
Ensemble		28,615	4,258,795	»
Sortie de France, vers toute autre destination que la Belgique :				
Navires français.	chargés. . . .	8,643	1,454,391	»
	sur lest. . . .	2,940	328,984	»
Navires belges.	chargés. . . .	6	2,175	»
	sur lest. . . .	4	1,028	»
Navires tiers	chargés. . . .	11,604	1,553,640	»
	sur lest. . . .	5,872	1,047,176	»
Total des navires expédiés vers toute autre destination que la Belgique.	chargés. . . .	20,253.	3,010,206	»
	sur lest. . . .	8,816	1,377,188	»
Ensemble		29,069	4,387,394	»

3° Navigation directe.

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
Entrée en Belgique, venant directement de France :				
Navires belges.	chargés. . . .	27	4,135	3,513
	sur lest. . . .	»	»	»
Navires français.	chargés. . . .	130	17,933	16,124
	sur lest. . . .	»	»	»
Navires tiers.	chargés. . . .	24	22,068	14,118
	sur lest. . . .	4	506	»
Total des navires venus directement de France.	chargés. . . .	181	26,336	23,755
	sur lest. . . .	4	506	»
Ensemble		185	26,842	23,755
Sortie de Belgique, allant directement de en France :				
Navires belges.	chargés. . . .	4	1,808	1,652
	sur lest. . . .	9	513	»
Navires français.	chargés. . . .	64	11,536	10,637
	sur lest. . . .	15	1,980	»
Navires tiers	chargés. . . .	18	3,707	3,652
	sur lest. . . .	5	747	»
Total des navires expédiés directement vers la France.	chargés. . . .	86	17,051	15,941
	sur lest. . . .	29	3,240	»
Ensemble		115	20,291	15,941

ANNEXE *D*.

Tableau du mouvement des principaux articles du commerce maritime en Belgique, pendant l'année 1859.

LIEUX DE PROVENANCE OU D'ORIGINE.		QUANTITÉS.				VALEURS VARIABLES.			
		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.	
		COMMERCE général.	COMMERCE spécial.	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR MER.	COMMERCE général.	COMMERCE spécial.	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR MER.
		Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Francs.	Francs	Francs.	Francs
Café.	Des Pays-Bas.	13,733,940	8,580,444	13,733,940	»	23,347,699	14,586,755	23,347,699	»
	De France.	432,655	52,717	19,672	112,983	172,451	68,532	25,573	146,878
	D'autres entrepôts	1,414,063	795,946	1,868	1,112,195	1,418,336	1,054,736	2,428	1,445,898
	Directement des pays transatlantiques.	10,007,285	8,699,005	»	10,007,385	13,009,471	11,308,706	»	13,009,471
	TOTAUX	24,987,943	18,128,082	13,755,480	11,232,463	37,977,947	26,998,729	23,375,700	14,602,247
Tabacs non fabriqués. (En feuilles et en rouleaux)	Des Pays-Bas.	2,348,390	1,722,401	2,348,390	»	3,287,746	2,411,361	3,287,746	»
	De France.	64,641	69,079	64,118	523	90,497	96,710	89,765	732
	D'autres entrepôts	1,009,663	702,660	439,751	569,912	1,413,529	983,725	615,632	797,877
	Directement des pays transatlantiques.	4,819,214	3,054,333	»	4,819,214	6,746,899	4,276,066	»	6,746,899
	TOTAUX	8,241,908	5,548,473	2,852,259	5,389,649	11,538,671	7,767,862	3,993,163	7,545,508
Bois de construction non sciés.	Des Pays-Bas.	mèt. c. 9,819	mèt. c. 7,855	mèt. c. 9,819	mèt. c. »	Francs. 835,020	Francs. 677,900	Francs. 835,020	Francs. »
	De France.	41,323	41,315	41,323	»	4,142,750	4,142,870	4,142,750	»
	D'ailleurs	52,615	51,641	850	51,765	4,319,330	4,239,310	89,630	4,229,700
	TOTAUX	73,757	70,811	21,992	51,765	6,297,100	6,060,080	2,067,400	4,229,700

Bois sciés	Des Pays-Bas	2,273	833	2,273	«	253,335	110,210	253,335	»
	De France	8,496	5,856	8,488	8	1,188,655	849,580	1,187,895	760
	D'ailleurs	94,056	87,260	17,213	76,843	6,834,795	6,324,278	119,845	6,714,950
	TOTAUX	104,825	93,949	27,974	76,851	8,276,785	7,284,068	1,561,075	6,715,710
		Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.
Cannelle	Des Pays-Bas	35,769	32,487	35,769	»	112,648	102,736	112,648	»
	De France	»	«	»	»	»	»	»	»
	D'autres entrepôts	31,251	20,185	33	31,218	73,773	40,173	297	73,476
	Directement des pays transatlantiques	11,912	2 655	»	11,912	22,037	4,912	»	22,037
	TOTAUX	78,932	55,327	35,802	43,130	208,458	147,821	112,945	95,513
Coton en laine	Des Pays-Bas	1,881,263	1,755,438	1,881,263	»	2,633,768	2,457,613	2,663,768	»
	De France	398,485	398,042	333,062	65,423	557,879	557,259	466,287	91,592
	D'autres entrepôts	5,446,150	5,358,576	354,086	5,092,064	7,624,610	7,497,806	495,720	7,128,890
	Directement des pays transatlantiques	7,363 352	5,256,355	»	7,363,352	12,354,828	8,769,933	»	12,251,828
	TOTAUX	15,089,250	12,765,411	2,568,411	12,520,839	23,168,085	19,282,611	3,625,775	19,472,340
Épiceries	Des Pays-Bas	»	»	»	»	440,839	126,908	440,839	»
	De France	»	»	»	»	373,730	82,964	373,318	412
	D'autres entrepôts	»	»	«	»	61,953	38,339	16,992	44,961
	Directement des pays transatlantiques	»	»	«	»	»	»	»	»
	TOTAUX	»	»	»	«	876,522	248,211	831,149	45,373

LIEUX DE PROVENANCE OU D'ORIGINE.	QUANTITÉS.				VALEURS VARIABLES.			
	TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.	
	COMMERCE général.	COMMERCE spécial.	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR MER.	COMMERCE général.	COMMERCE spécial.	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR MER.
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Étain brut — Des Pays-Bas.	204,705	162,850	204,705	»	705,967	569,975	705,967	»
De France.	»	»	»	»	»	»	»	»
D'ailleurs	47,798	16,427	3,653	44,145	167,293	57,494	12,786	154,507
Totaux	249,503	179,277	205,358	44,145	873,260	627,469	718,753	154,507
Poivre et Piment — Des Pays-Bas.	23,400	12,889	23,400	»	28,080	15,467	28,080	»
De France.	»	»	»	»	»	»	»	»
D'autres entrepôts	176,817	158,348	547	176,270	212,180	190,258	656	211,524
Directement des pays transatlantiques.	25,474	13,388	»	25,474	30,569	16,065	»	30,569
" Totaux	225,691	184,825	23,947	201,744	270,829	221,790	28,736	242,093
Stockfisch — Des Pays-Bas.	192,121	152,477	192,121	»	76,848	60,991	76,848	»
De France.	»	»	»	»	»	»	»	»
D'ailleurs	884,025	884,025	188	883,837	353,610	353,610	75	353,535
Totaux	1,076,146	1,036,502	192,309	883,837	430,458	414,601	76,923	353,535

Thés	Des Pays-Bas.	47,393	22,067	47,393	»	345,969	161,089	345,969	»
	De France.	47,597	865	47,597	»	347,458	6,315	347,458	»
	D'autres entrepôts	30,076	26,457	304	29,772	219,555	193,136	2,219	217,336
	Directement des pays transatlantiques.	»	»	»	»	»	»	»	»
	TOTAUX	125,066	49,389	95,294	29,772	912,982	360,540	695,646	217,336
Chanvre en masse	Des Pays-Bas.	471,377	459,295	471,377	»	395,957	385,808	395,957	»
	De France.	»	»	»	»	»	»	»	»
	Des pays transatlantiques	»	»	»	»	»	»	»	»
	D'ailleurs	1,931,964	1,909,664	42,251	1,949,713	1,622,849	1,604,117	10,290	1,612,559
	TOTAUX	2,403,341	2,368,959	483,628	1,919,713	2,018,806	1,989,925	406,247	1,612,559
Graines oléagineuses	Des Pays-Bas.	4,258,303	4,039,855	4,258,303	»	1,490,406	1,413,949	1,490,406	»
	De France.	2,619,917	2,670,966	2,495,531	124,386	916,971	934,838	873,436	43,535
	Des pays hors d'Europe	7,117,589	7,075,538	»	7,117,589	2,491,157	2,476,439	»	2,491,157
	D'ailleurs	44,646,251	45,298,071	15,434	44,630,817	15,626,187	16,783,769	5,402	15,620,785
	TOTAUX	58,642,060	59,084,430	6,769,268	51,872,792	20,524,721	20,679,550	2,369,244	18,155,477
Graisses	Des Pays-Bas.	158,531	162,467	158,531	»	190,237	194,960	190,237	»
	De France.	475,494	375,835	377,536	97,658	570,233	451,001	453,043	117,190
	Directement des pays transatlantiques.	123,662	152,990	»	123,662	148,394	183,588	»	148,394
	D'ailleurs	401,162	472,758	7,022	394,140	481,395	567,311	8,427	472,968
	TOTAUX	1,158,549	1,164,050	543,089	615,460	1,390,259	1,396,860	651,707	738,552

LIEUX DE PROVENANCE OU D'ORIGINE.		QUANTITÉS.				VALEURS VARIABLES.			
		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.	
		COMMERCE général.	COMMERCE spécial.	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR MER.	COMMERCE général.	COMMERCE spécial.	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR MER.
		Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Huile de poisson	Des Pays-Bas	381,939	254,321	381,939	»	343,745	228,891	343,745	»
	De France.	72,417	72,490	72,417	»	65,175	64,971	65,175	»
	Directement des pays transatlantiques	»	»	»	»	»	»	»	»
	D'ailleurs	163,610	144,006	394	163,216	147,249	129,606	355	146,894
	TOTAUX	617,966	470,520	454,750	463,216	556,169	423,468	409,275	146,894
Sucres bruts	Des Pays-Bas	5,896,861	6,105,743	5,896,861	»	4,127,803	4,273,998	4,127,803	»
	De France.	436	58,331	436	»	93	10,832	93	»
	D'autres entrepôts	1,320,813	1,416,002	»	1,320,813	924,569	991,201	»	924,569
	Directement des pays transatlantiques	14,623,794	12,527,860	»	14,623,791	10,236,654	8,769,504	»	10,236,654
	TOTAUX	21,841,604	20,107,906	5,896,997	15,944,604	15,289,121	14,075,535	4,127,898	11,161,223

ANNEXE *E*.

Tableau indiquant le mouvement des principales exportations de Belgique vers la France en 1859, *en distinguant entre le commerce par mer et le commeree par terre.*

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES BELGES.	
		Des marchandises sorties. — COMMERCE GÉNÉRAL	Des marchandises belges. — COMMERCE SPÉCIAL	Par terre et rivières.	Par mer.
Bestiaux. Bêtes bovines, veaux exceptés	Têtes.	24,184	23,855	24,184	»
Bestiaux. Veaux, moutons et agneaux	—	79,548	71,635	79,548	»
Bestiaux. Cochons	—	95,395	92,070	95,395	»
Bestiaux. Total	—	198,927	187,589	198,927	»
Beurre frais et salé	Kil.	649,010	648,677	649,010	»
Bois. de construction non sciés	Mèt. c.	9,761	5,376	9,742	19
Bois. de construction sciés	—	11,055	7,208	10,686	369
Bois. de construction Total	—	20,816	12,584	20,428	388
Bois. divers	—	2,744	2,539	2,627	117
Boissons distillées; eaux-de-vie de toute espèce	Hectol	11,089	8,850	2,256	8,832
Bonnetterie	Kilogr.	79,389	778	79,321	168
Cendres non spécialement tarifées	—	4,720,622	4,720,622	4,720,622	»
Chapeaux	Francs.	»	»	»	»
Charbon. de bois et tourbes	Kilogr.	17,275,458	17,275,068	17,275,458	»
Charbon. de terre	Tonn^x.	3,018,247	2,988,252	3,016,300	1,947
Chaux	Kilogr.	44,717,173	44,717,173	44,717,173	»
Chevaux et poulains	Têtes.	10,940	9,589	10,940	»
Chicorées; racines vertes et séchées	Kilogr.	1,595,469	1,572,915	1,592,251	3,218
Cuivre. brut	—	583,844	555,151	581,271	2,573
Cuivre. battu, étiré ou laminé	—	2,284,464	5,082	2,280,851	3,613
Écorces à tan	—	828,758	618,525	828,758	»
Engrais	—	1,178,446	1,178,446	879,446	299,000
Fer. Minerai	—	95,056,146	95,056,146	95,056,146	»
Fer. Fontes brutes et vieux fer	—	15,089,584	15,055,050	15,089,584	»
Fer. Fontes ouvrées	—	317,876	308,814	290,949	26,927
Fer. Ouvrages en fer battu, étiré ou laminé	—	11,018,661	10,575,099	10,672,526	346,455
Filaments végétaux non spécialement tarifés. Chanvre	—	47,019	38,917	47,019	»
Filaments végétaux non spécialement tarifés. Étoupes	—	588,405	526,458	588,405	»
Filaments végétaux non spécialement tarifés. Lin	—	6,545,452	6,373,296	6,545,452	»
Fils de lin et de chanvre	—	644,678	644,678	621,055	23,623
Fromages	—	258,085	251,351	256,249	1,836
Graines non spécialement tarifées	—	566,790	259,901	566,790	»
Grains, farines, pain, biscuit, pain d'épice	—	7,418,460	4,055,948	5,580,348	1,848,512

VALEURS.				Observations.
TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES BELGES.		
Des marchandises sorties. — COMMERCE GÉNÉRAL.	Des marchandises belges — COMMERCE SPÉCIAL.	Par terre et rivières.	Par mer.	
8,503,960	8,414,800	8,503,960	»	
2,852,063	2,594,375	2,852,063	»	
1,649,345	1,473,120	1,649,345	»	
13,007,568	12,482,295	13,007,5	»	
1,427,822	1,427,090	1,427,822	»	
852,040	500,520	850,520	1,520	
1,180,795	750,350	1,145,740	35,055	
2,052,835	1,250,850	1,996,260	56,575	
256,750	250,080	241.520	15,210	
1,575,451	1,062,091	515,556	1,059,895	
876,961	9,536	874,945	2,016	
94,412	94,412	94,412	»	
505,552	224,165	505,552	»	
1,205,709	1,205,682	1,205,709	»	
48,291,952	47.812,052	48,260,800	31,152	
556,606	556,606	556,606	»	
7,206,150	6,125,550	7,206,150	»	
522,671	515,910	521,709	965	
997,994	871,540	991,505	6,689	
6,596,498	14,229	6,586,582	10,116	
99,451	74,223	99,451	»	
294,611	294,611	219,861	74,750	
1,742,227	1,742,227	1,742,227	»	
1,245,510	1,240,040	1,245,510	»	
63,575	61,765	58,190	5,385	
2,577,109	2,360,784	2,507,843	169,224	
39,496	32,690	39,496	»	
504,924	424,395	504,924	»	
11,127,254	10,854,605	11,127,254	»	
3,785,088	3,785,088	2,631,538	153,550	
561,518	551,891	558,748	2,570	
253,069	168,936	253,069	»	
1,520,215	875,002	1,152,165	368,048	

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES BELGES.	
		Des marchandises sorties. — COMMERCE GÉNÉRAL	Des marchandises belges. — COMMERCE SPÉCIAL	Par terre et rivières.	Par mer.
Habillements et modes (neufs)	Francs.	»	»	»	»
Houblon	Kilogr.	543,683	542,413	543,572	113
Huiles de graines	—	2,313,444	2,191,770	2,383,842	129,602
Instruments de musique	Francs.	»	»	»	»
Laines en masse	Kilogr.	1,506,974	700,183	1,493,153	8,821
Légumes verts et secs non spécialement tarifés	—	2,186,219	2,186,219	2,186,219	»
Levûre	Francs.	»	»	»	»
Livres	Kilogr.	161,883	106,172	155,913	5,968
Machines et mécaniques	—	787,298	652,459	761,881	25,417
Matières animales brutes non spécialement tarifées. — Crins bruts.	—	12,579	12,097	4,622	7,957
Matières animales brutes non spécialement tarifées. — Autres	Francs.	»	»	»	»
Mercerie et quincaillerie	—	»	»	»	»
Métaux, minéraux et terres non spécialement tarifés	Kilogr.	21,565,590	19,033,541	21,551,190	14,400
Meubles	Francs.	»	»	»	»
Munitions de guerre; armes portatives	—	»	»	»	»
Œufs de volaille	Pièces.	3,989,039	3,988,943	3,989,039	»
Or et argent; orfévrerie non rompue	Francs.	»	»	»	»
Ouvrages de terre. — Porcelaines	Kilogr.	26,243	4,951	26,243	»
Ouvrages de terre. — Briques et tuiles	Pièces.	2,669,316	2,667,816	2,649,036	20,260
Papier	Francs.	»	»	»	»
Peaux. — brutes	Kilogr.	3,258,219	2,265,233	3,219,010	39,209
Peaux. — tannées, préparées ou apprêtées	—	526,357	131,803	526,101	256
Peaux. — Ouvrages de cuir et de peau	Francs.	»	»	»	»
Pierres — brutes, taillées ou sciées	Kilogr.	60,786,690	60,589,733	60,782,466	4,224
Pierres — polies ou sculptées, autres que statues	Francs.	»	»	»	»
Pierres — Ardoises pour toitures	Pièces.	38,313,604	1,899,150	38,313,604	»
Plomb	Kilogr.	893,895	875,034	83,267	810,628
Poissons	—	504,810	19,435	503,810	»
Récoltes et fourrages	—	4,466,098	4,466,098	3,901,898	564,200
Riz	—	6,656,232	4,265,752	508,606	6,147,626
Sucres raffinés	—	628,556	579,564	250,376	378,180
Tabacs fabriqués	—	57,461	42,536	56,841	620
Tableaux	Francs.	»	»	»	»
Tapis et tapisseries	Kilogr.	2,319	881	2,055	464

VALEURS.				Observations.
TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES BELGES.		
Des marchandises sorties. — COMMERCE GÉNÉRAL.	Des marchandises belges — COMMERCE SPÉCIAL.	Par terre et rivières.	Par mer.	
566,420	541,917	565,920	500	
545,567	542,415	545,254	115	
2,211,852	1,928,758	2,097,782	114,050	
142,447	82,015	126,197	16,250	
5,726,502	2,660,696	5,692,982	55,520	
65,587	65,587	65,587	»	
145,902	145,902	145,902	»	
987,692	644,995	951,884	55,808	
909,097	671,555	880,947	28,150	
31,448	30,245	11,555	19,895	
2,985,857	1,585,487	2,985,857	»	
5,780,808	210,986	5,417,262	365,546	
1,115,820	762,142	1,115,255	576	
227,506	159,616	227,086	220	
5,895,772	5,791,545	5,474,054	419,758	
259,545	259,557	259,545	»	
450,155	16,542	450,155	»	
166,805	18,615	166,805	»	
27,527	27,512	27,524	205	
212,074	105,541	182,755	29,521	
7,812,725	5,451,759	7,725,625	94,102	
2,289,565	850,559	2,287,595	1,770	
1,417,845	1,045,157	1,415,745	2,100	
670,427	666,487	670,581	46	
45,747	25,400	24,940	18,807	
842,899	41,781	842,899	»	
491,645	481,280	45,797	445,846	
471,772	171,156	471,772	»	
460,008	460,008	401,895	58,115	
2,478,120	1,855,280	211,884	2,266,246	
502,845	405,651	200,501	302,544	
552,794	224,444	559,144	15,640	
1,087,897	855,547	1,087,597	500	
18,762	6,715	15,746	5,016	

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES BELGES.	
		Des marchandises sorties. — COMMERCE GÉNÉRAL	Des marchandises belges. — COMMERCE SPÉCIAL	Par terre et rivières.	Par mer.
Tissus. de coton.	Kilogr.	843,924	558,997	841,904	2,020
Tissus. de laine. Draps.	—	957,164	495,657	954,853	2,351
Tissus. de laine. Autres	—	395,284	13,164	393,840	1,444
Tissus. de laine. Total	—	1,352,448	509,801	1,348,675	3,775
Tissus. de lin et de chanvre.	—	1,041,205	1,031,276	1,032,276	8,374
Tissus. de soie, y compris les rubans.	—	152 960	586	152,791	171
Tissus. Tulles et dentelles	Francs.	»	»	»	»
Végétaux et substances végétales non spécialement tarifées.	—	»	»	»	»
Zinc	Kilogr.	1,677,055	1,626,582	869,249	150,085
Autres articles.	Francs.	»	»	»	»
TOTAUX.					

VALEURS.				Observations.
TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES BELGES.		
Des marchandises sorties. — COMMERCE GÉNÉRAL.	Des marchandises belges. — COMMERCE SPÉCIAL.	Par terre et rivières.	Par mer.	
7,612,421	1,910,469	7,589,461	22,960	
28,353,820	9,952,740	28,260,580	93,240	
7,588,968	137,968	7,566,200	22,768	
38,942,788	10,090,708	38,826,780	116,008	
7,503,115	7,443,115	7,404,647	98,468	
26,610,950	64,890	26,580,170	30,780	
2,641,689	1,280,085	2,641,489	200	
547,503	249,793	534,503	13,000	
1,015,599	1,015,089	522,711	492,888	
17,256,000	5,423,000	»	»	
252,106,615	147,938,652	215,274,050	6,978,967	

ANNEXE *F*.

Tableau indiquant le mouvement des principales importations de France en Belgique,

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENTRÉES.	
		Des marchandises entrées. — COMMERCE GÉNÉRAL	Des mises en consommation — COMMERCE SPÉCIAL	Par terre et rivières.	Par mer.
Animaux non spécialement tarifés	»	»	»	»	»
Bestiaux	Têtes.	12,455	12,375	12,405	»
Beurre frais et salé	Kilogr.	674,353	674,248	674,170	183
Bois de construction	Mèt. c.	20,862	18,091	20,854	8
Bois divers	Francs.	»	»	»	»
Bois Ouvrages de bois	—	»	»	»	»
Boissons distillées	Hectol.	2,582	2,085	1,709	872
Cendres gravelées; potasses	Kilogr.	2,042,407	2,041,635	2,042,407	»
Chapeaux	Francs.	»	»	»	»
Charbon de terre	Tonn.	84,450	54,902	84,415	35
Chevaux et poulains	Têtes.	855	755	855	»
Coton en laine	Kilogr.	598,485	598,042	533,062	65,423
Cuivre brut, battu, étiré ou laminé	—	2,375,559	57,670	2,375,559	»
Cuivre ouvré	Francs.	»	»	»	»
Drogueries	Kilogr.	676,861	559,595	578,126	98,735
Estampes	Francs.	»	»	»	»
Filaments végétaux; chanvre, étoupes et lin	Kilogr.	771,105	751,715	771,105	»
Fils de laine	—	285,947	280,105	285,947	»
Fruits Amandes	—	127,250	95,981	112,721	14,529
Fruits Prunes et pruneaux	—	117,965	109,805	84,747	33,216
Futailles vieilles	Francs.	»	»	»	»
Graines oléagineuses	Kilogr.	2,619,917	2,670,966	2,495,531	124,586
Graines non spécialement tarifées	—	585,346	445,472	584,376	970
Grains, farines, pain, biscuit, pain d'épice, etc. Froment	—	47,071,196	48,584,011	46,809,726	261,470
Grains, farines, pain, biscuit, pain d'épice, etc. Seigle	—	42,477,978	21,775,380	38,895,487	3,582,491
Grains, farines, pain, biscuit, pain d'épice, etc. Autres	—	19,844,692	17,689,020	18,252,345	1,592,347
Grains, farines, pain, biscuit, pain d'épice, etc. Total	—	109,393,866	87,846,411	103,957,558	5,436,308
Graisses	—	475,194	575,855	377,536	97,658
Habillements et modes (neuf)	Francs.	»	»	»	»

pendant l'année **1859**, *et distinguant entre le commerce par mer et le commerce par terre.*

VALEURS.				*Observations.*
TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENTRÉES.		
Des marchandises entrées. — COMMERCE GÉNÉRAL.	Des mises en consommation. — COMMERCE SPÉCIAL.	Par terre et rivières.	Par mer.	
320,563	311,493	320,563	»	
1,760,000	1,739,000	1,760,000	»	
1,483,577	1,483,546	1,483,174	403	
2,463,000	2,109,000	2,464,240	760	
556,000	556,000	555,659	687	
276,919	128,813	276,673	546	
371,244	298,515	248,026	123,218	
1,429,685	1,429,145	1,429,685	»	
1,143,865	543,543	1,143,865	»	
1,351,200	878,432	1,350,640	560	
555,600	445,100	555,000	»	
557,879	557,259	466,287	91,592	
6,631,724	156,550	6,631,724	»	
711,563	541,262	710,749	614	
981,449	521,409	338,283	143,166	
276,509	85,495	276,509	»	
1,180,812	1,151,921	1,180,812	»	
2,859,470	2,801,050	2,859,470	»	
178,150	154,573	157,810	20,340	
117,963	109,803	84,747	33,216	
109,190	109,200	107,442	1,748	
916,971	954,858	873,436	43,535	
351,208	267,283	330,626	582	
10,335,663	10,644,485	10,298,140	37,523	
7,221,256	5,701,474	6,612,232	609,024	
5,609,090	5,056,674	5,304,907	304,183	
23,186,009	19,382,631	22,215,279	970,730	
570,253	451,001	453,043	117,190	
3,666,287	1,189,240	3,666,287	»	

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENTRÉES.	
		Des marchandises entrées. — COMMERCE GÉNÉRAL	Des mises en consommation — COMMERCE SPÉCIAL	Par terre et rivières.	Par mer.
Houblon	»	»	»	»	»
Huiles d'olive et autres huiles alimentaires	Kilogr.	624,191	55,897	509,443	114,748
Instruments de musique	Francs.	»	»	»	»
Laines (en masse)	Kilogr.	1,845,587	1,782,235	1,751,444	92,145
Livres	—	464,970	275,042	464,970	»
Machines et mécaniques	—	764,940	524,244	735,845	29,095
Mercerie et quincaillerie	Francs.	»	»	»	»
Métaux, minéraux et terres non spécialement tarifés	Kilogr.	9,600,601	8,098,407	9,591,988	8,613
Meubles	Francs.	»	»	»	»
Montres d'or et d'argent	Pièces.	17,806	17,226	17,806	»
Or et argent — battus, étirés ou laminés	Francs.	»	»	»	»
Or et argent — Orfévrerie non rompue	—	»	»	»	»
Ouvrages de terre : faïences et porcelaines	Kilogr.	255,258	50,877	254,155	1,103
Papier	Francs.	»	»	»	»
Parfumerie	—	»	»	»	»
Passementerie	—	»	»	»	»
Peaux. — brutes, tannées, préparées et apprêtées	Kilogr.	1,195,543	411,367	981,762	213,781
Peaux. — Ouvrages de cuir et de peaux	Francs.	»	»	»	»
Pierres — brutes, taillées, polies ou sculptées	Kilogr.	45,419,403	45,020,375	45,316,016	102,487
Pierres — Ardoises	Pièces.	64,280,749	24,251,933	64,280,749	»
Pommes de terre	Hectol	178,468	178,452	178,468	»
Produits chimiques (a)	Kilogr.	306,125	257,466	205,616	100,509
Produits divers nécessaires à l'industrie	Francs.	»	»	»	»
Récoltes et fourrages	Kilogr.	2,148,144	2,148,144	2,147,644	500
Résines et bitumes	—	2,314,947	2,288,973	2,064,969	249,978
Rubanerie, autre que de soie pure	Francs.	»	»	»	»
Savons	Kilogr.	278,677	267,174	85,097	193,580
Sel brut	—	6,052,648	5,516,500	»	6,052,648
Soies	—	115,515	57,851	115,516	199
Soufre	—	65,000	63,000	»	65,000
Sucres bruts	—	136	58,551	136	»
Tableaux	Francs.	»	»	»	»
Teintures et couleurs non spécialement tarifées, et non préparées à l'huile. — Garance	Kilogr.	756,746	273,975	706,831	49,915
Teintures et couleurs non spécialement tarifées, et non préparées à l'huile. — Indigo	—	40,990	21,137	40,619	371
Teintures et couleurs non spécialement tarifées, et non préparées à l'huile. — Autres	—	2,076,852	1,829,912	2,008,694	68,158
Teintures et couleurs non spécialement tarifées, et non préparées à l'huile. — Total	—	2,874,588	2,125,022	2,756,144	118,444

VALEURS.				Observations.
TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENTRÉES.		
Des marchandises entrées. — COMMERCE GÉNÉRAL.	Des mises en consommation. — COMMERCE SPÉCIAL.	Par terre et rivières.	Par mer.	
»	»	»	»	
1,373,220	122,975	1,120,774	252,446	
628,507	197,783	628,307	»	
7,005,631	6,772,561	6,655,487	350,144	
2,827,149	1,668,938	2,827,149	»	
1,135,044	431,417	1,004,116	130,928	
575,816	160,259	562,816	13,000	
1,344,084	1,335,777	1,342,878	1,206	
821,856	186,422	821,612	244	
1,250,640	1,219,440	1,250,640	»	
548,625	458,216	548,625	»	
808,205	545,458	808,205	»	
1,155,874	214,448	1,155,940	1,934	
945,078	312,596	945,078	»	
751,801	506,645	744,357	7,444	
1,498,971	583,465	1,498,971	»	
4,909,146	1,517,584	4,593,924	316,222	
1,025,650	119,452	1,025,510	140	
979,627	910,084	961,277	2,350	
1,414,176	553,101	1,414,176	»	
1,055,114	1,055,021	1,055,114	»	
618,647	513,880	588,494	30,153	(a) Les quantités pour les produits chimiques non spécialement tarifés ne sont pas comprises dans les chiffres de quantités indiquées.
755,097	445,825	755,097	»	
221,259	221,259	221,207	52	
552,458	526,464	474,945	57,495	
252,521	182,005	252,521	»	
583,869	569,908	190,289	195,580	
242,106	212,660	»	242,106	
6,050,400	1,874,840	6,042,440	7,960	
16,250	16,250	»	16,250	
95	40,852	95	»	
769,289	455,475	767,789	1,500	
1,059,444	583,562	989,564	69,880	
757,820	580,466	751,142	6,678	
1,246,111	1,097,947	1,205,216	40,895	
3,043,375	1,861,975	2,945,922	117,453	

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENTRÉES.	
		Des marchandises entrées. — COMMERCE GÉNÉRAL	Des mises en consommation — COMMERCE SPÉCIAL	Par terre et rivières.	Par mer.
Tissus. de coton	Kilogr.	406,242	145,295	406,242	»
Tissus. de laine. Draps	—	27,290	14,764	27,290	»
Tissus. de laine. Coatings, alpagas, etc.	—	8,967	5,168	8,967	»
Tissus. de laine. Autres ; mousseline-laine, etc.	—	573,176	202,810	573,169	7
Tissus. de laine. Total	—	609,433	222,742	609,426	7
Tissus. de lin et de chanvre	—	29,182	5,466	29,116	66
Tissus. de soie, y compris les rubans	—	505,686	76,455	545,686	»
Tissus. Tulles et dentelles	Francs.	»	»	»	»
Tourteaux	Kilogr.	3,920,432	3,887,432	3,893,116	27,316
Végétaux et substances végétales non spécialement tarifées.	—	»	»	»	»
Verreries et cristalleries	*Divers.*	»	»	»	
Vins	Hectol.	180,157	149,609	109,001	71,161
Autres articles	Francs.	»	»	»	»
TOTAUX	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

VALEURS.				Observations.
TOTAL.		MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENTRÉES.		
Des marchandises entrées. — COMMERCE GÉNÉRAL.	Des mises en consommation — COMMERCE SPÉCIAL.	Par terre et rivières.	Par mer.	
6,238,370	2,171,008	6,238,380	»	
1,091,600	590,560	1,091,600	»	
107,604	62,016	107,604	»	
11,463,520	4,036,200	11,463,380	140	
12,662,724	4,708,776	12,662,584	140	
352,131	28,470	351,735	396	
96,378,000	13,041,870	96,378,000	»	
1,310,854	579,983	1,310,854	»	
666,473	660,863	661,830	4,643	
405,310	292,878	395,678	7,632	
790,986	258,114	788,570	645	
22,938,091	18,148,188	15,050,555	7,887,536	
7,979,000	4,072,000	»	»	
248,011,667	106,715,305	228,494,186	11,395,386	

TABLE DES MATIÈRES.

Exposé des motifs 1
Projet de loi 6
Convention de navigation 7

ANNEXES.

A. Convention de commerce et de navigation du 17 novembre 1849, entre la Belgique et la France 13

B. Mouvement de la navigation entre la Belgique et la France, de 1840 à 1859 :

1° Navires venus de France, — résumé par pavillon 19
2° Navires sortis pour la France, — résumé par pavillon. 23

C. Navigation en 1859 :

1° Navigation générale 27
2° — indirecte 29
3° — directe 31

D. Tableau du mouvement des principaux articles du commerce maritime en Belgique, pendant l'année 1859 32

E. Tableau indiquant le mouvement des principales exportations de Belgique vers la France, en 1859, en distinguant entre le commerce par mer et le commerce par terre. 37

F. Même tableau quant au mouvement des importations 44