

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 9 JANVIER 1850.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi qui approuve le Traité de navigation et de commerce conclu entre la Belgique et la France, le 17 novembre 1849.

(Voir les Nos 21 et 64 de la Chambre des Représentants.)

MESSIEURS,

Votre Commission d'Industrie et de Commerce a l'honneur de vous présenter son rapport sur le Traité de navigation et de commerce conclu entre la Belgique et la France, le 17 novembre dernier, et que le Gouvernement a soumis à votre sanction.

Afin de vous faire apprécier ce que cet acte diplomatique offre de favorable et de défavorable à la Belgique, vous nous permettrez, Messieurs, d'entrer dans quelques développements; nous serons aussi brefs que l'importance de la matière le comporte.

Les conditions qui règlent encore aujourd'hui les rapports de navigation entre la Belgique et la France, ont un caractère d'hostilité réciproque que les deux Gouvernements ont déjà tenté de faire disparaître par un premier Traité de navigation, qui fut conclu en 1838, mais qui ne fut point sanctionné par le Pouvoir législatif en Belgique; les navires belges sont traités en France sur le pied des pavillons les moins favorisés, et il en est de même des navires français en Belgique.

Ainsi, le navire belge entrant dans un port français, paye, à chaque voyage, pour droit de tonnage, 3 fr. 65 c., plus 10 c. additionnels par tonneau; le navire français entrant dans un port belge, paye 2 fr. 22 c. et cette surcharge de frais a empêché, jusqu'ici, tout développement de relations maritimes entre les deux pays.

Le Traité conclu le 17 novembre porte de notables modifications à cet état de choses. Le droit de tonnage est réduit de part et d'autre à 1 fr. 90 c. par tonneau et n'est payable qu'une seule fois par année. Prenant pour exemple que deux navires, l'un belge et l'autre français, fassent trois voyages en une année, le navire belge paye jusqu'à ce jour . 4,085 fr. par 100 tonneaux, le navire français 666 fr. »

Les deux navires n'auront plus à acquitter qu'un droit unique de 190 fr. par cent tonneaux, qu'ils fassent ou non, plusieurs voyages dans la même année.

Il y a ici avantage pour la Belgique dans la diminution des droits, cepen-

dant il n'y a pas égalité parfaite pour les deux pavillons, car le navire français rentrant dans un port français n'aura pas de droit de tonnage à acquitter, tandis que le navire belge aura à payer au retour un droit de 1 fr. 90 par tonneau ; disons-le cependant, cette différence cesserait d'exister, si la Belgique affranchissait ses propres navires de tout droit de tonnage.

Le nouveau traité donne sans doute de l'activité à nos relations maritimes avec la France, mais il laisse à charge de la Belgique le remboursement du péage de l'Écaut, et la marine marchande française, possédant 15,000 ~~marins~~ ^{navires}, tandis que la marine belge n'en a que 155, il est incontestable que la France aura la plus grande part dans le mouvement des transports entre les deux pays et sous ce rapport l'avantage du Traité est pour la France.

Le Traité présente encore un côté désavantageux pour la Belgique, sous le point de vue du commerce des sels. Jusqu'ici le monopole du transport des sels était réservé à la marine marchande belge, et occupait environ 40 navires de notre marine. L'assimilation du pavillon français au nôtre ne donnera-t-il pas à la marine française une large part dans le transport des sels, d'autant plus que le prix des sels bruts en France a baissé de 50 p. c., et qu'ils jouissent en outre en Belgique d'une faveur de 12 p. c. sur les droits d'accises motivée, à la vérité, par l'infériorité de la qualité. Mais en admettant même que notre marine ne soit que faiblement menacée de ce côté, le Gouvernement n'a-t-il pas posé un antécédant qui pourrait être invoqué plus tard par une autre Puissance maritimes? Alors, nous n'hésitons pas à le dire, une concession pareille rendrait toute concurrence impossible, et entraînerait la ruine complète de notre marine marchande.

Maintenant que nous avons passé en revue le côté désavantageux du Traité, il est juste d'en faire ressortir les avantages. L'art. 13 étend à la navigation des rivières et canaux, les faveurs accordées à la navigation maritime. L'assimilation du pavillon belge au pavillon français fait disparaître les droits différentiels de douane qui atteignent la cargaison pour les arrivages par mer. Le droit sur la houille sera abaissé par tonneau de 10 francs à 5 et de 8 francs à 3, selon les zones. Sur les zincs il descendra de fr. 4 50 à 10 c. les 100 kil. Sur le cuivre en barres de 3 fr. à 2.

Sur les graines oléagineuses, le droit sera réduit : Pour l'huile de Colza, de 9 fr. à 7 50. Pour l'huile de Lin, de 8 fr. à 6 50. Sur le tabac en feuilles, pour la régie, il y a diminution de 10 francs à 5 francs. Le cuivre battu obtiendra une réduction de droits de 6 fr. 50 par cent kilogrammes ; d'autres articles, enfin, obtiendront encore des réductions plus ou moins considérables.

Ce sont là les avantages qu'offre le Traité, et la majorité de votre Commission a reconnu que, malgré les désavantages qu'il présente, il est des considérations d'un ordre supérieur qui militent en faveur de son adoption. Elle espère aussi que le Gouvernement saura se prévaloir plus tard des concessions que nous faisons à la France pour en obtenir des conditions avantageuses, lorsque le moment sera venu de s'occuper d'un Traité de commerce complet, qui est vivement désiré par l'industrie des Flandres et par celle des autres provinces.

Votre Commission a donc l'honneur de vous proposer l'adoption pure et simple du Projet de Loi qui est présenté à votre sanction ; deux membres se sont réservés leur vote.

Le Rapporteur,
E. GRENIER.

Le Président,
H. ZOUDE.