

(1)

(N° 73.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 FÉVRIER 1858.

RÉVISION DES LOIS RELATIVES AU TRANSIT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Roi m'a chargé de présenter à la Chambre le projet de loi ci-joint, portant révision des lois relatives au transit.

La nécessité de cette révision devient de jour en jour plus pressante; un rapide exposé que j'emprunte en partie à la circulaire adressée par mon prédécesseur aux chambres de commerce, le 3 octobre dernier, suffira pour vous en convaincre.

Hambourg, Brème, les Pays-Bas et la France concourent avec la Belgique au transit des marchandises que l'Allemagne et la Suisse tirent des pays d'outre-mer, ou qu'elles y expédient.

Hambourg permet le transit direct de toutes les marchandises en exemption de droits.

En vertu d'une convention en date du 26 janvier 1855, le Zollverein a transféré dans la station de Brème le bureau de douane qui était établi à la frontière limitrophe. Ce bureau sert à la fois pour les transports par le Weser et par le chemin de fer. De plus, le Zollverein a érigé à Brème un entrepôt de douane, qui est considéré comme territoire du Zollverein. En fait, ces mesures transforment Brème en port de l'association des douanes allemandes, et lui assurent des avantages considérables sur ses concurrents, pour le commerce de transit avec l'Allemagne et la Suisse.

Dans les Pays-Bas et en France, on a supprimé tous les droits et toutes les prohibitions de transit.

En Belgique, au contraire, cette branche importante de commerce se trouve encore entravée par un tarif de droits compliqué et par quelques prohibitions.

Nous avons cinq régimes distincts de transit. L'un a été établi par la loi du 6 août 1849, et les autres résultent de nos traités de commerce et de navigation. Je vais en donner un aperçu.

1° Régime général.

Les articles 6, 7, 8, 9 et 38 de la loi du 6 août 1849 déterminent ce régime comme il suit, tant pour le transit direct que pour le transit par voie d'entrepôt :

MARCHANDISES LIBRES AU TRANSIT.

« ART. 6. — Sont admises au transit en exemption de droits :

- » 1° Par le chemin de fer de l'État : les marchandises de toute espèce, excepté celles dont parle le n° 1 de l'article 9, ainsi que les ardoises, les charbons de terre et le gros bétail, *a* directement ; *b* par un entrepôt franc ou public, relié à cette voie par un embranchement, pourvu que l'arrivée en entrepôt ait lieu par mer ou par le chemin de fer de l'État ;
- » 2° Sans distinction de voies : les marchandises libres, tant à l'entrée qu'à la sortie ;
- » 3° Les marchandises de toute espèce importées par mer sous pavillon quelconque, et transbordées à Anvers ou à Ostende sur d'autres navires, pour être immédiatement réexportées par le port même d'importation. »

MARCHANDISES IMPOSÉES AU TRANSIT.

« ART. 7. — Sans préjudice des dispositions des articles 6, 8 et 9, les marchandises de toute espèce sont admises au transit moyennant le droit de 10 centimes par 100 francs de valeur.

» Toutefois, celles qui sont tarifées au poids, au nombre ou à la mesure, sont soumises au droit de 10 centimes par unité servant de base au droit d'entrée, à moins que le déclarant n'opte pour le droit à la valeur.

» ART. 8. — Les marchandises désignées ci-après sont soumises à des droits spéciaux de transit, savoir :

» Bestiaux	{	Bœufs, taureaux, vaches, par tête fr.	8 »
		Taurillons, bouvillons, génisses, par tête	4 »
» Charbons de terre	{	arrivant d'une partie d'un État limitrophe et destinés pour une autre partie du même État, les 1,000 kilogrammes.	» 40
		Autrement	5 »
» Chevaux et poulains, par tête			4 »
» Draps, casimirs et tissus similaires où la laine domine, les 100 kilogrammes			8 »
» Pierres : ardoises, les 1,000 pièces.			1 60

MARCHANDISES PROHIBÉES AU TRANSIT.

« ART. 9. — Sont prohibées au transit les marchandises désignées ci-après,
» savoir :

» 1° Sans distinction de voies :

- » Fers : minerai, fonte en gueuses, en plaques ou sous toute autre forme,
- » non ouvrée; fer battu ou étiré, en barres, en verges et carillons, y compris
- » les barres à rainures, dites rails; tôles, ancres coulées et battues; vieux fers,
- » ferraille et mitraille;
- » Poudre à tirer;
- » Poissons de mer similaires de ceux de la pêche nationale;
- » Sel brut ou raffiné, eau de mer et saumure;
- » Sucre raffiné, sirops et mélasses;

» 2° Par toute autre voie que celle indiquée :

» a. Au n° 1, litt. a, de l'article 6 :

- » Bestiaux : bœufs, vaches, taureaux, taurillons, bouvillons, génisses, veaux,
- » moutons, agneaux, cochons;
- » Drilles et chiffons.

» b. Au n° 1, litt. a et b, du même article :

- » Boissons distillées et liqueurs soumises à l'accise;
- » Vinaigres de toute espèce. »

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

« ART. 38. — En attendant l'établissement des entrepôts francs en vertu de
» la loi du 4 mars 1846, les entrepôts actuels de libre réexportation jouissent
» des avantages accordés par la présente loi aux entrepôts publics. De plus, le
» transit des marchandises mentionnées à l'article 9 reste permis en exemption
» des droits par la voie des entrepôts de libre réexportation, pourvu que l'entrée
» et la sortie en soient effectuées par le port du lieu de l'entrepôt. »

Pour ne rien omettre, mentionnons encore la loi du 18 juillet 1846, qui prohibe le transit des cordages, en quantités inférieures à 1,000 kilogrammes, à la sortie d'entrepôt par mer et par l'Escaut; la loi du 26 février 1846, qui prohibe le transit du gibier pendant le temps où la chasse est fermée; et l'arrêté royal du 27 avril 1846, pris en vertu de la même loi du 26 février, qui prohibe le transit des rossignols, des fauvettes, de leurs œufs et de leurs couvées.

Ce régime est celui qu'on applique dans tous les cas, assez nombreux, non prévus par les traités de commerce et de navigation.

2^o *Régime spécial pour les marchandises transitant par le chemin de fer de l'État, et venant de la Grande-Bretagne, des États-Unis et de la Grèce, ou y allant.*

D'après les traités conclus avec ces pays, le 10 novembre 1845, le 27 octobre 1851 et le 5 mars 1857, les droits et les prohibitions de transit établis par la loi du 6 août 1849 sont supprimés pour le transit de ou vers la Grande-Bretagne, les États-Unis ou la Grèce, par chemin de fer. Il n'est fait exception à cette règle que pour la poudre à tirer et les fers, et pour l'expédition vers la France des fils et tissus de lin et de la houille.

3^o *Régime spécial pour les Pays-Bas.*

Aux termes du règlement international du 20 mai 1843, les bateaux appartenant à la navigation de la Meuse passent librement avec leur cargaison en transit direct, sans aucune restriction quant à l'espèce et à la quantité des marchandises, et ne payent en remplacement de tous droits de transit que le droit de navigation établi par l'article 1^{er} du règlement (art. 16 et 17).

Ces marchandises peuvent être déposées dans l'entrepôt public de Liège. Lorsqu'elles en sortent pour le transit par la Meuse ou par le canal latéral, l'intéressé a la faculté d'opter entre le paiement du droit ordinaire de transit et le paiement du droit de navigation mentionné plus haut.

Dans tous les cas, le transit par la Meuse, vers la France, des fils et tissus de lin ou de chanvre, est prohibé. Celui des fontes de fer est assujéti au droit spécial de 5 francs par 100 kilogr. (Article additionnel au règlement.)

Le droit de transit sur la partie du canal de Zuid-Willemsvaart traversant le Limbourg, entre Loozen et Smeermaes, est supprimé pour toutes les marchandises sans distinction. (Convention du 6 novembre 1839.)

Enfin, par l'article 15 du traité du 27 octobre 1857, le régime le plus favorable est assuré aux Pays-Bas pour le transit par notre territoire, de sorte que sous ce rapport, ils continueront de jouir des facilités accordées à la France par le traité du 27 février 1854 (voir le n^o 5^o ci-après).

4^o *Régime spécial pour le Zollverein.*

La loi du 16 mars 1854 a maintenu les dispositions du traité du 1^{er} septembre 1844 et de la convention additionnelle du 18 février 1852, pour le transit des marchandises venant du Zollverein ou y allant. En conséquence :

a. Les prohibitions de transit par le chemin de fer de l'État sont levées, sauf en ce qui concerne la poudre à tirer et les fers, et l'expédition vers la France des fils et tissus de lin et de la houille.

b. Le droit de transit est supprimé pour les draps, casimirs et tissus similaires expédiés par une voie quelconque.

c. Le transit des ardoises venant du Zollverein et sortant par la frontière limitrophe, est permis moyennant le paiement d'un droit de 25 centimes par 100 kil. ou de 15 centimes par 100 francs de valeur.

d. Le transit des écorces à tan du grand-duché de Luxembourg vers le Zollverein est exempt de tous droits.

e. Les fers venant du Zollverein par le chemin de fer rhéan et l'Escaut, ou par le Rhin et la Meuse, pour rentrer dans le Zollverein par mer, sont exempts de tous droits.

5° Régime spécial pour la France et pour les États qui se sont assurés le partage du traitement de la nation la plus favorisée.

Les articles 10, 14 et 22 du traité conclu avec la France le 27 février 1854, règlent de la manière suivante le régime de transit applicable aux marchandises venant de France ou y allant par une voie quelconque.

MARCHANDISES.	DROITS DE TRANSIT.	
	Base.	Taux.
Charbons de terre arrivant. {	de France et destinés pour ce pays	» Libres.
	d'ailleurs	1,000 kil. 6 »
Fers : minerai, fonte en gueuses, en plaques ou sous toute autre forme, non ouvrée; fer battu ou étiré, en barres, en verges et carillons, y compris les barres à rainures, dites rails; tôles, ancras coulés et battus; vieux fers, ferraille et mitraille.	»	Prohibés.
Fils de lin et de chanvre sortant en transit vers la France	»	Prohibés.
Poudre à tirer	»	Prohibée.
Tissus de lin ou de chanvre sortant en transit vers la France	Fabriqués en Belgique sous le régime de l'article 40 de la loi du 4 mars 1846.	» Libres.
	Autres.	» Prohibés.

Conformément aux traités que nous avons conclus avec les Deux-Siciles, le Guatemala, les Pays-Bas, le Pérou et la Sardaigne, ces États ont droit à toutes les faveurs de transit accordées à la France, c'est-à-dire au plus large de nos régimes.

Tel est en ce moment l'état de notre législation.

Ainsi, pour savoir si la marchandise déclarée est libre, imposée ou prohibée au transit, il faut d'abord examiner quel régime lui est applicable et, dans la plupart des cas, il faut en outre s'enquérir d'où elle vient, où elle va, si elle sera transportée à travers notre territoire par telle ou telle voie, etc.

L'expérience le démontre tous les jours, il est peu de commerçants capables de sortir sans aide de ces complications.

D'ailleurs, à de rares exceptions près que j'indiquerai plus loin, les droits et les prohibitions établis par la loi du 6 août 1849 ne sauraient plus se justifier aujourd'hui.

Au point de vue de nos relations internationales, deux motifs se sont longtemps opposés à ce qu'on revisât cette loi. D'une part, on ne voulait faire de concessions relativement au transit, que moyennant des avantages équivalents, et, d'autre part, on objectait qu'une révision était superflue, puisqu'elle se trouvait réalisée par les traités.

Ces raisons n'existent plus aujourd'hui.

Si précédemment notre régime commercial avait des traités différentiels pour base principale, il est à remarquer que depuis la mise en vigueur de la loi du 19 juin 1856, les arrangements internationaux ne peuvent plus, en général, que se référer au droit commun, quant aux taxes d'importation. La stabilité et la clarté de nos lois sont d'ailleurs essentielles au progrès du commerce, et sous ce rapport, il importe que pour le transit aussi il n'y ait plus qu'un régime simple, large, à la portée de toutes les intelligences. Au surplus, nous avons besoin de la liberté de transit par elle-même et abstraction faite de toute réciprocité, parce que cette liberté est une condition indispensable de notre défense dans la lutte que nous soutenons contre nos concurrents.

Si certains traités ont aboli en grande partie les restrictions de la loi du 6 août 1849, il ne faut pas oublier que ces traités sont loin de s'appliquer à tous les pays avec lesquels nous commerçons, que leurs stipulations diffèrent, et que ces différences constituent des difficultés aussi nuisibles au négoce qu'embarrassantes pour le Gouvernement.

Quant aux concessions à réclamer des États étrangers, l'art. 2, litt. G, de la loi du 19 juin 1856 a pourvu au moyen de les obtenir.

Comme protection en faveur de nos industries contre la compétition des industries similaires d'autres pays, les droits et les prohibitions décrétés en 1849 cessent d'agir depuis plusieurs années, excepté en ce qui touche les fers et l'expédition vers la France des fils et tissus de lin et de la houille. Je parlerai plus loin de ces exceptions; mais je constate ici que personne n'a intérêt à demander le maintien, pour les autres articles, des restrictions établies en 1849, car elles ne sont plus que nominales et ne sauraient plus nous profiter.

Enfin, la suppression de tous les droits de transit serait plus avantageuse que nuisible au trésor de l'État. Le produit de ces droits ne figure que pour 5,000 francs au Budget des Voies et Moyens de 1858; si on les abolit, la simplification de travail qui en résultera pour les receveurs des douanes leurs permettra de donner plus d'attention à d'autres parties du service.

Il faut donc bien le reconnaître, rien ne s'oppose plus à ce que nous remplaçons tous nos régimes de transit actuels par un régime général, simple, net, uniforme, aussi dégagé de taxes et de prohibitions que possible, et c'est dans ce but qu'a été rédigé le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre. Quelques explications vont vous mettre à même d'en apprécier la portée.

ART. 1^{er}, § 1^{er}, n° 1. — Il existe à Anvers, Gand, Bruges et Ostende, un entrepôt de libre réexportation en même temps qu'un entrepôt public. L'administration intérieure et le service de chacun de ces entrepôts sont entièrement distincts; c'est là pour les entrepositaires et pour la douane une source de complications, d'écritures et de frais qu'il est actuellement possible de tarir.

D'après l'art. 66 de la loi du 4 mars 1846 sur les entrepôts, et l'art. 38 de la loi du 6 août 1849 sur le transit, les entrepôts de libre réexportation jouissent de tous les avantages accordés aux entrepôts publics, et ils peuvent en outre :

1° Recevoir le sel brut;

2° Recevoir et réexporter par mer, en exemption des droits de transit, toutes les marchandises, fussent-elles même prohibées à l'importation ou au transit, pourvu qu'elles soient réexportées par mer et par le port d'entrée.

Or, la loi du 14 juin 1851 permet d'emmagasiner le sel brut dans les entrepôts publics dont la situation et la construction présentent les garanties de sécurité nécessaires contre tout enlèvement clandestin, et qui sont désignés à cet effet par le Gouvernement. Sous ce rapport, les entrepôts publics remplacent donc les entrepôts de libre réexportation. Quant aux autres marchandises, le projet de loi donne également aux entrepôts publics toutes les attributions que possèdent actuellement ceux de libre réexportation (art 1^{er}, § 1^{er}, n° 1, et art. 3, n°s 1 et 2). Ces derniers seront en conséquence supprimés.

ART. 1^{er}, § 1^{er}, n° 2. — Le n° 3 de l'article 6 de la loi du 6 août 1849 permet d'opérer seulement dans les ports d'Anvers et d'Ostende le transbordement pour la réexportation immédiate en franchise.

Les intérêts du trésor étant garantis par les mesures de surveillance et les formalités prescrites par nos lois et règlements, on peut, sans appréhender des abus, étendre l'application de cette disposition à tous les ports de mer admis comme lieux de déchargement en vertu de l'article 6 de la loi générale de perception du 26 août 1822; c'est ce que fait le projet de loi.

ART. 1^{er}, § 2. — Il détermine le régime de transit pour tous les cas non prévus au § 1^{er}. Voici les changements qu'il apporte au régime résultant de la loi du 6 août 1849 :

Il supprime le droit général de 10 centimes par 100 kilogrammes ou par 100 francs, fixé par l'article 7 de cette loi.

Il supprime de même les droits spéciaux établis par l'article 8 de la loi de 1849, pour les bestiaux, les chevaux et poulains, les draps, casimirs et tissus similaires, les ardoises, ainsi que pour les charbons de terre venant de France et destinés pour ce pays. En fait, ces droits n'existent plus depuis longtemps, les traités les ayant abolis.

Il réduit de 6 francs à fr. 1 70 c^s par 1,000 kil. le droit sur les charbons de terre venant d'ailleurs que de France. C'est à ce taux de fr. 1 70 c^s que le droit d'entrée est fixé par la loi du 18 décembre 1857, devenue exécutoire le 5 janvier dernier. Ce droit suffit pour empêcher le transport par notre territoire des houilles étrangères vers la France; il serait d'ailleurs inutile de le porter plus haut, puisqu'on pourrait facilement l'é luder en acquittant le droit d'importation, et sans que la répression de la fraude fût possible.

La poudre à tirer reste prohibée par mesure de police.

Le projet ne déroge pas à la disposition du traité du 27 février 1854, qui prohibe le transit des fils et des tissus de lin expédiés vers la France.

Le transit de toutes les autres marchandises est permis en exemption de droits, par toutes les voies quelconques; il en résulte que la prohibition de transit décrétée par la loi du 6 août 1849 est levée pour les fers, le poisson de mer, le sel, le sucre, la mélasse, les sirops, les bestiaux, les drilles, les boissons distillées et le vinaigre, et que l'interdiction prononcée par la loi du 18 juillet 1846 de transporter le gibier, etc., cessera d'exister; le transit de ces objets, excepté

celui de fers, étant déjà permis en vertu de différents traités, je crois pouvoir me borner à vous faire connaître les motifs qui s'opposent au maintien de cette exception.

Aussi longtemps que nos fontes et nos fers ont été admis en France et dans le Zollverein, à des droits de faveur, nous avons intérêt à prohiber le transit; mais aujourd'hui que nous ne jouissons plus de cet avantage, nous pouvons examiner la question à un autre point de vue.

La statistique commerciale du royaume des Pays-Bas montre que d'assez fortes quantités de fontes, de rails et de fers de toute espèce s'expédient de la Grande-Bretagne vers le Zollverein et traversent la Néerlande, soit par eau, soit par chemin de fer. Ces quantités ont présenté une valeur approximative de 6,500,000 francs en 1855 et de 8,500,000 francs en 1856. L'ouverture du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle est venue accroître ce mouvement. C'est ainsi que du 1^{er} janvier au 31 décembre 1857, on a expédié de la station de Wyck (Maestricht) vers la Prusse rhénane, 8,262,219 kilogr. de fontes brutes arrivées de la Grande-Bretagne, par Rotterdam et le Zuid-Willemsvaart. Il est probable que si notre législation n'y met pas obstacle, une partie de ces transports s'opérera par notre territoire et fournira un nouvel élément d'activité à nos ports de mer et au trafic de nos canaux et de nos chemins de fer. Quand le canal de la Campine et les travaux qui se font à son embouchure dans l'Escaut seront achevés, le commerce d'Anvers, en particulier, sera plus à même qu'il ne le serait aujourd'hui de concourir avec Rotterdam pour le transit des fers vers l'Allemagne par Maestricht.

L'intérêt public me paraît donc exiger qu'on lève cette prohibition.

L'article 36 de la loi du 6 août 1849 a maintenu les dispositions de la loi du 26 février 1846, qui défendent de transporter le gibier pendant la fermeture de la chasse, et en tout temps les rossignols, les fauvettes, etc. (Art. 5 et 21.)

Il convient de supprimer ces restrictions en ce qui touche le transit, afin d'attirer par notre territoire le transport du gibier que l'Allemagne expédie en assez grande quantité et en toute saison vers la France et l'Angleterre. On peut le faire d'ailleurs sans affaiblir en rien la police de la chasse, puisque les agents de la surveillance sont à même de s'assurer de la provenance étrangère du gibier en se faisant représenter les acquits de transit.

Le même paragraphe de l'art. 1^{er} du projet de loi fait disparaître une anomalie nuisible au transit par entrepôt : l'exemption de droits prononcée par le litt. b du n^o 1 de l'article 6 de la loi du 6 août 1849, ne s'applique qu'aux marchandises sortant des entrepôts publics par chemins de fer, de sorte que les expéditions par mer restent passibles des droits généraux ou spéciaux mentionnés aux articles 7 et 8 de cette loi. Les objets exportés par mer en transit de l'entrepôt public d'Anvers, par exemple, sont moins favorablement traités que s'ils sortaient du pays par Quiévrain. Le projet de loi, en supprimant tous les droits sauf quelques exceptions, placera toutes les voies de transport sur la même ligne.

ART. 1^{er}, § 3. Il réserve au Gouvernement le pouvoir de soumettre le transit du sel, des boissons distillées et des autres marchandises passibles de l'accise, aux restrictions de quantité et d'emballage qui seront reconnues nécessaires pour

réprimer la fraude. C'est le complément de la disposition qui permet le transit de ces objets.

Art. 2. L'article 37 de la loi du 4 mars 1846 affranchit de la déclaration et de la vérification en détail au premier bureau d'entrée, les marchandises arrivant par le chemin de fer de l'État dans un entrepôt public relié à cette voie par un embranchement, pourvu que les waggons soient dûment plombés et convoyés; le chapitre III de la loi du 6 août 1849 étend ces facilités au transit par le même chemin de fer. Ces lois exemptent en outre ces transports d'autres formalités dont l'application a été reconnue inutile en pareils cas.

Différents chemins de fer concédés servent au passage des marchandises à travers notre territoire, et, dans l'intérêt du commerce, il importe de les assimiler, pour les formalités de douane, aux voies ferrées exploitées par l'État. Bien que cette assimilation existe déjà en vertu de plusieurs conventions ou traités de commerce, il convient de lui donner une base plus stable, comme le fait l'article 2 du projet.

Art. 3. D'après le § 5 de l'article 7 de la loi du 5 janvier 1844 (annexe A.), les eaux-de-vie étrangères ne peuvent être admises dans les entrepôts ni être enlevées de ces établissements, si la quantité n'est au *minimum* d'un hectolitre pour la consommation, et de *trois* hectolitres pour le transfert sur un autre entrepôt ou pour le transit.

Des négociants d'Anvers m'ont exposé qu'ils ont rarement l'occasion de vendre en une fois, à la même personne, trois hectolitres de cognac ou de rhum, tandis qu'ils pourraient faire fréquemment des expéditions en transit si le *minimum* était réduit à un hectolitre, comme pour les mises en consommation.

J'ai reconnu qu'il n'y aurait aucun inconvénient à satisfaire à cette réclamation, et l'article 3 du projet de loi modifie en ce sens la loi du 5 janvier 1844.

L'article 4 abroge les dispositions qui deviendront sans objet par suite de la mise en vigueur des mesures proposées.

Les chambres de commerce ont été consultées; leurs rapports figurent parmi les annexes.

Indépendamment des avantages que le commerce doit retirer de la révision des lois sur le transit, elle aura pour résultat de mettre cette partie de notre législation en harmonie avec les principes consacrés par l'article 2 de la loi du 19 juin 1856, et de remplacer par des mesures définitives les stipulations de quelques traités de commerce et de navigation qui vont expirer prochainement. A tous ces points de vue, je ne puis trop insister pour que la Chambre s'occupe de l'examen de ce projet de loi le plus tôt possible.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

Leopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

§ 1^{er}. Sont admises au transit en exemption de droits :

1° Les marchandises de toute espèce déposées en entrepôt public, pourvu que l'entrée et la sortie en soient effectuées par le port du lieu de l'entrepôt;

2° Les marchandises de toute espèce importées par mer et transbordées au bureau de déchargement sur d'autres navires, pour être immédiatement réexportées par le port même d'importation.

§ 2. Pour les cas non prévus au paragraphe précédent, le tarif des droits de transit est modifié conformément au tableau ci-après :

MARCHANDISES.	DROITS DE TRANSIT.	
	Base.	Quotité.
Charbons de terre. {	A. Arrivant d'une partie d'un État limitrophe et destinés pour un autre lieu du même État	» Libres.
	B. Transitant autrement.	1,000 kil. 1.70
Poudre à tirer	»	Prohibée.
Toutes autres marchandises	»	Libres.

§ 3. Le Gouvernement peut soumettre à des restrictions de *minimum* de quantité et à des conditions spéciales d'emballage, le transit des marchandises.

ART. 2.

Toutes les dispositions de la loi du 4 mars 1846 (*Moniteur* n° 64) et de la loi du 6 août 1849 (*Moniteur* n° 221), concernant l'importation, l'exportation, le transfert d'un entrepôt sur un autre entrepôt, et le transit des marchandises par les chemins de fer de l'État, sont rendues applicables dans les mêmes conditions d'exploitation, aux mêmes mouvements par les chemins de fer concédés.

ART. 3.

Le § 5 de l'article 7 de la loi du 5 janvier 1844, sur les liquides alcooliques distillés à l'étranger, est remplacé par la disposition suivante :

« Les mouvements tant à l'entrée qu'à la sortie des entrepôts ne pourront avoir lieu en quantité inférieure à un hectolitre de liquides alcooliques ou de liqueurs, à moins que ce ne soit le restant des diverses prises en charge. »

ART. 4.

Sont abrogés :

1° Les quatre derniers alinéa de l'article 66 de la loi du 4 mars 1846 (*Moniteur* n° 64) sur les entrepôts de commerce;

2° Les articles 6, 7, 8, 9 et 58 de la loi du 6 août 1849 (*Moniteur* n° 221) sur le transit, et la loi du 18 juillet 1846 (*Moniteur* n° 200);

3° Le littéra *a* du § 1^{er} de l'article 12 de la loi du 5 janvier 1844 (*Bulletin officiel* n° 5) sur le sel;

4° Les dispositions de la loi du 26 février 1846 (*Moniteur* n° 59) sur la chasse, en tant qu'elles concernent le transit.

Donné à Laeken, le 1^{er} février 1858.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

ANNEXES.**ANNEXE A.****EXTRAIT**

DE LA LOI DU 3 JANVIER 1844 SUR LES LIQUIDES ALCOOLIQUES DISTILLÉS A L'ÉTRANGER.

Art. 7, § 1^{er}. — Les mouvements à l'entrée et à la sortie des entrepôts sont réglés de la manière suivante :

Entrepôts libres.

§ 2. — Les comptes seront débités des quantités :

- a.* Importées directement ;
- b.* Transcrites dans le même entrepôt du compte d'un autre négociant.

Ils seront déchargés des quantités :

- a.* Déclarées pour la consommation ;
- b.* Transcrites dans le même entrepôt au compte d'un autre négociant ;
- c.* Transférées sur entrepôts publics ou particuliers ;
- d.* Déclarées à la réexportation.

Entrepôts publics.

§ 3. — Les comptes seront débités des quantités :

- a.* Importées directement ;
- b.* Transcrites dans le même entrepôt du compte d'un autre négociant ;
- c.* Transférées des entrepôts libres ou publics.

Ils seront déchargés des quantités :

- a.* Déclarées pour la consommation ;
- b.* Transcrites dans le même entrepôt au compte d'un autre négociant ;
- c.* Transférées sur entrepôts publics ou particuliers.

Entrepôts particuliers.

§ 4. — Les comptes seront débités des quantités :

- a. Importées directement ;
- b. Transférées des entrepôts libres et publics ou particuliers.

Ils seront déchargés des quantités :

- a. Déclarées pour la consommation ;
- b. Transférées sur entrepôts particuliers.

§ 5. — Les mouvements autorisés par le présent article ne pourront avoir lieu en quantités inférieures à un hectolitre de liquides alcooliques ou de liqueurs pour la consommation, à moins que ce ne soit le restant des diverses prises en charge, et à trois hectolitres pour tous les autres mouvements, tant à l'entrée qu'à la sortie des entrepôts.

ANNEXE B.

AVANT-PROJET DE LOI

SOU MIS AUX CHAMBRES DE COMMERCE PAR CIRCULAIRE DU MINISTRE DES FINANCES (M. MERCIER)
EN DATE DU 3 OCTOBRE 1857.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, etc....

ART. 1^{er}, § 1^{er}. — Sont admises au transit en exemption de droits :

1^o Les marchandises de toute espèce déposées en entrepôt public, pourvu que l'entrée et la sortie en soient effectuées par le port du lieu de l'entrepôt.

2^o Les marchandises de toute espèce importées par mer et transbordées à Anvers ou à Ostende sur d'autres navires, pour être immédiatement réexportées par le port même d'importation.

ANNEXE C.**RAPPORTS DES CHAMBRES DE COMMERCE****A M. LE MINISTRE DES FINANCES.****CHAMBRE DE COMMERCE D'ALOST.**

Alost, le 7 novembre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Après examen de l'avant-projet de loi portant révision de notre législation sur le transit, que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser par votre dépêche en date du 3 octobre dernier, nous avons trouvé que les modifications proposées par votre Département comportent tout ce qu'il y a actuellement d'améliorations possibles, et nous ne pouvons, en conséquence, que donner une entière approbation à cet avant-projet de loi.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments de haute considération.

Le Secrétaire,

B. DE RYCK.

Le Président,

CUMONT-DECLERCQ.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.

Anvers, le 27 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons examiné avec soin l'avant-projet de révision des lois relatives au transit, que vous nous avez adressé le 3 octobre.

Nous vous félicitons bien sincèrement, Monsieur le Ministre, de l'esprit général qui a présidé à cet avant-projet, ainsi que des nombreuses simplifications qu'il consacre.

En faisant tomber les entraves qui entourent encore aujourd'hui le commerce de transit, le Gouvernement fait un premier pas dans la voie que nous avons eu l'honneur de lui indiquer depuis plusieurs années, et fait ainsi disparaître la prime indirecte que nos lois restrictives accordent, pour certains articles, au transit par le territoire des pays concurrents.

Les fers notamment, sur lesquels nous avons insisté dans nos précédents rapports annuels, pourront transiter librement, et ce sera le Gouvernement qui, possesseur du chemin de fer, profitera en première ligne du régime de liberté consacré par la loi.

L'avant-projet fait une exception que nous comprenons aisément pour la poudre à tirer, laquelle restera prohibée par mesure de police.

Il en fait une seconde que nous ne comprenons guère, et qui fait une tache, nous paraît-il, au milieu des dispositions libérales de la loi proposée.

C'est celle concernant le charbon de terre, dont le transit d'un pays à un autre resterait soumis à un droit de fr. 1 70 c^s les 1,000 kilogrammes.

Quel est le but d'une semblable disposition ?

Il ne peut être question des charbons allant de l'Angleterre au Rhin et *vice versa*. Un semblable transit, s'il pouvait exister, emprunterait les eaux de la Hollande et non notre territoire.

Quant aux charbons anglais destinés à la France, ils prennent directement la route de Dunkerque ou de Calais, sans passer par chez nous, et si par hasard quelques waggons pouvaient se présenter, pourquoi les repousser par un droit de transit qui protégerait Calais au détriment d'Ostende ?

Nos charbonnages du Hainaut sont désintéressés dans la question, car ces chargements s'adresseraient à des consommateurs qui, en aucun cas, ne s'approvisionneraient chez nous.

Le moindre défaut de la disposition que nous examinons est d'être complètement inutile, et de prévoir un transit impossible à moins que par des circonstances fortuites et pour des quantités fort minimes.

Si donc nous désirons voir supprimer cette restriction, c'est moins dans l'intérêt du commerce, qui n'aura jamais rien à voir dans de semblables transports, que dans l'intérêt de l'unité et de la simplicité de la loi, qui ne devrait pas s'occuper d'hypothèses irréalisables.

C'est une satisfaction nominale donnée aux charbonnages du Hainaut; mais ne vaut-il pas mieux agir avec franchise et ne pas faire de concessions inutiles à quelques préjugés, qu'il faudrait au contraire s'attacher à détruire, au sujet des importations des charbons anglais dans nos ports ?

Il est donc désirable que ce transit soit libre comme tous les autres.

Il n'est pas en notre pouvoir de modifier le régime prohibitif du transit des fils et tissus de lin expédiés vers la France, puisque nous sommes liés à cet égard par le traité de 1854; nous n'avons donc pas à nous en occuper actuellement.

Nous remarquons que l'avant-projet ne parle pas de la loi du 18 juillet 1846, prohibant le transit à la sortie d'entrepôt par mer des *cordages* en quantités inférieures à 1,000 kilogrammes, ni des lois et arrêtés du 28 février et du 27 avril 1846, relatifs à la prohibition de transit du gibier, des rossignols, fauvettes et leurs couvées.

Ce sont des prohibitions d'une minime importance, il est vrai, mais qui de-

vraient disparaître de notre tarif général, comme elles ont déjà, en vertu des traités, disparu de nos tarifs spéciaux vis-à-vis des principaux pays.

A l'exception de ces points de détail, qui touchent plus à la forme qu'au fond des choses, nous donnons toute notre approbation à l'avant-projet de loi qui nous est communiqué, et que nous espérons voir prochainement adopté par les Chambres législatives.

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

La Chambre de commerce et des fabriques
d'Anvers :

Le Secrétaire,

LÉON VERCKEN.

Le Président,

CATEAUX-WATTEL.

DÉPUTATION PERMANENTE D'ARLON.

Arlon, le 14 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons pris connaissance de votre circulaire du 3 de ce mois, par laquelle vous soumettez à l'avis des chambres de commerce du royaume un avant-projet de loi portant révision de notre législation sur le transit.

A notre avis, une loi de ce genre doit être empreinte de l'esprit de la plus grande liberté possible, car les mesures restrictives du libre transit n'ont pour résultat que de nuire au développement de nos relations commerciales. La liberté du transit donnerait nécessairement une grande extension au travail de nos ports, et surtout au mouvement et à la production de nos canaux et de nos chemins de fer.

D'un autre côté, le montant du produit des droits qui frappent le transit est peu élevé, et le déficit qui résultera de leur suppression sera sans importance, en présence des nombreuses améliorations qui en seront la suite.

Comme le projet qui nous est soumis nous paraît réunir toutes les conditions désirables, nous ne pouvons, Monsieur le Ministre, que nous y rallier entièrement.

La Députation permanente du conseil provincial
du Luxembourg :

Le Greffier,

PROTIN.

Le Président,

DUBOIS.

CHAMBRE DE COMMERCE D'AUDENARDE.

Audenarde, le 20 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans sa séance du 18 de ce mois, notre collège s'est occupé de l'examen de votre circulaire du 3 octobre dernier, par laquelle vous soumettez à son avis l'avant-projet de loi portant révision de notre législation sur le transit, et il a décidé, à l'unanimité des membres présents, qu'il serait avantageux au commerce que nos différents régimes de transit fussent remplacés par un régime plus simple et uniforme, dégagé autant que possible de taxes et de prohibitions; que conséquemment il adhère purement et simplement à l'avant-projet que vous avez bien voulu lui soumettre.

Agréé, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Le Secrétaire,

VAN CAUWENBERGHE.

Le Président,

T. LIEFMANS-DELAGACHE.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUGES.

Bruges, le 30 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre lettre circulaire du 3 octobre courant, vous soumettez à notre avis un avant-projet de législation sur la révision des lois relatives au régime du transit, que nous nous sommes empressés de mettre à l'étude.

Nous observons d'abord que, tandis que dans d'autres pays on a étudié et mis en pratique tous les moyens propres à nous enlever au moins une partie des marchandises que l'Allemagne et la Suisse tiennent des pays d'outre-mer ou y expédient, nous sommes restés dans une triste inaction. Nous croyons même que les mesures proposées par l'avant-projet de loi ne sont pas assez efficaces pour conserver ce qui nous reste de transit.

En général, il y a trop de fiscalité dans notre régime de douane, et les formalités sans nombre auxquelles il donne lieu, donnent un embarras beaucoup trop grand, pour que nous osions espérer d'attirer le commerce par notre pays.

Nous ne voyons pas quel motif peut avoir déterminé le Gouvernement à

maintenir un droit de transit sur le charbon. Est-ce peut-être la crainte de voir les charbons anglais, au détriment de nos intérêts, user du transit par la Belgique, pour aller nourrir la France et la Hollande ?

Ce serait certainement une erreur. Le commerçant ne peut y trouver son affaire; car outre les frais de transbordement et autres, qui s'élèvent de 4 à 5 francs par tonneau, et qui sont inévitables en pareil cas, il est à remarquer que le fret pour Ostende et Nieuport, endroits les plus proches de la France, est plus élevé que celui qui se paye pour les ports de France dans l'Atlantique. Nous ne croyons pas qu'une expédition de ce genre ait été faite depuis l'abolition des droits d'entrée; il en est de même pour les arrivages par Gand et Anvers pour la Hollande. Un transit libre de cet article nous permettrait de continuer l'alimentation du pays de Cadzand (Hollande) qui, avant la libre importation du charbon, s'approvisionnait à Flessingue de produits anglais.

Ici, Monsieur le Ministre, permettez-nous de vous rappeler que récemment la ville de Bruges, afin de faciliter la communication par eau avec la Hollande, a cédé gratuitement à la ville de l'Écluse (Hollande) un bout de terrain pour prolonger ainsi, jusque dans la ville même, le canal qui y existe.

Ce sacrifice reste sans fruit, aussi longtemps que le bureau de douane établi à Houcke reste fermé au transit par eau, tant à l'entrée qu'à la sortie; depuis longtemps, nous avons demandé comme une faveur l'ouverture de ce bureau au transit par eau, et nous saisissons cette occasion de renouveler avec instances cette demande au Gouvernement.

Nous espérons que celui-ci voudra bien nous laisser jouir de notre position géographique. Le pays de Cadzand est un grenier d'abondance en produits agricoles, qui sont toujours inférieurs en prix aux produits analogues en Angleterre. Il n'y a pas de doute que nous établirions ainsi des relations suivies avec l'Angleterre, et que nous tournerions à notre avantage le commerce desdits produits, qui se fait aujourd'hui par Amsterdam et Rotterdam.

Nous ne pensons pas que les nouvelles attributions de ce bureau devraient occasionner une nouvelle charge au Trésor, la vérification pouvant facilement se faire par le receveur et un employé de la brigade, alors surtout qu'il ne s'agirait que de vérification de céréales à l'entrée et de charbons à la sortie.

Recevez, Monsieur le Ministre, le renouvellement des assurances de notre haute considération.

Le Secrétaire,

LOUIS DELESCUSE.

Le Président,

P. SINAVE.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUXELLES.

Bruxelles, le 31 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons examiné avec soin le projet de loi sur le transit que vous avez bien voulu soumettre à nos délibérations, par votre dépêche du 3 de ce mois.

Notre opinion a toujours été favorable aux mesures propres à affranchir le transit de toutes les entraves qui pouvaient en paralyser le mouvement, parce que cette branche importante de commerce laisse au pays qui la protège le bénéfice certain des transports, et parce qu'elle se détourne bien vite de sa route pour en suivre une autre, si elle est contrariée, soit par des formalités gênantes, soit par des droits trop élevés.

On comprend que certaines formalités peuvent avoir été nécessaires dans des temps où les transports s'effectuaient presque exclusivement par charrois; mais aujourd'hui que les chemins de fer ont remplacé ce mode de locomotion, ces formalités deviennent complètement inutiles, la fraude étant impossible sur ceux-ci.

Nous approuvons donc le projet qui nous est soumis, non-seulement parce qu'il dégage le transit des complications et des prohibitions des cinq régimes sous lesquels il est encore placé, mais encore par le motif que la modicité du tarif amènera une circulation plus active et tout à l'avantage du trésor.

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

Le Secrétaire,

LAMQUET.

Le Président,

ANNEMANS.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CHARLEROY.

Charleroy, le 9 novembre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La chambre de commerce de Charleroy, convoquée pour délibérer sur l'avant-projet de loi relatif au transit, ne s'est pas trouvée en nombre. Les membres présents à la séance n'ont pas cru pouvoir prendre de décision en l'absence de la majorité de leurs collègues, et ont ajourné à une très-prochaine

séance l'examen du projet qu'accompagnait votre dépêche en date du 3 octobre dernier (1).

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre parfaite considération.

Le Secrétaire,

C. WAUTELET.

Le Président,

J. WAUTELET.

(1) Le Gouvernement n'a pas reçu d'autre rapport de la chambre de commerce de Charleroy.

CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAI.

Courtrai, le 28 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre circulaire en date du 3 octobre courant, concernant la révision des lois relatives au régime de transit, nous avons l'honneur de vous faire connaître que nous ne pouvons qu'approuver les considérations fort sages que renferme ce document, et que nous applaudissons à l'esprit dans lequel ses dispositions sont conçues.

En effet, ce projet tend à simplifier le code douanier, et entrant dans une voie plus large, à débarrasser le commerce de beaucoup d'entraves. Il a en outre pour but d'imprimer une plus grande activité à notre marine marchande et au mouvement de nos chemins de fer.

Nous nous rallions avec d'autant plus de satisfaction à vos vues, Monsieur le Ministre, que, de votre aveu même, il y aurait plus d'avantage pour le trésor public dans la suppression de tous les droits de transit, que dans leur maintien.

Mais tout en approuvant ce projet dans ses principes et ses tendances, nous nous permettons de vous présenter quelques observations sur l'article 1^{er}, § 1^{er}, n° 1, qui est ainsi conçu :

- « Sont admises au transit, en exemption de droits ;
- » Les marchandises de toute espèce déposées en entrepôt public, pourvu que l'entrée et la sortie en soient effectuées par le port du lieu de l'entrepôt. »

Cette disposition portera évidemment, en certaines circonstances, des entraves au commerce, en ce sens qu'en empêchant le transport par chemin de fer ou par les canaux, elle mettra le négociant dans l'impossibilité d'expédier sa marchandise par la voie la plus directe et qui lui offre le moins d'embarras.

Nous sommes donc d'avis, Monsieur le Ministre, et nous croyons devoir fortement insister sur ce point, que les voies de transit devraient être compléte-

tement libres, sauf pour les articles pour lesquels il existe des stipulations contraires dans les traités de commerce, et nous sommes convaincus que cette liberté ne pourrait tourner qu'à l'avantage du commerce du pays.

Nous estimons même qu'il y aurait lieu, à l'expiration des traités de commerce dont il s'agit, de faire disparaître toute mesure restrictive en cette matière.

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

Le Secrétaire,

PAUL GILLON.

Le Président,

BUYSE-VAN ISSELSTEYN.

CHAMBRE DE COMMERCE DE GAND.

Gand, le 23 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous informer que les dispositions de l'avant-projet de loi, qui faisait l'objet de votre circulaire du 3 octobre, ont reçu dans le commerce de notre ville une vive approbation, et nous ne pouvons qu'applaudir à la levée des entraves et des complications de tarif qui rendaient, pour un certain nombre d'articles, le commerce de transit impossible.

L'extension du transit à toutes les voies de transport, même à celles par les routes, rivières ou canaux, est également une disposition des plus utiles, qui permettra à notre pays d'utiliser encore davantage les voies de communication si nombreuses et si économiques qui le sillonnent. Toutes les facilités que l'avant-projet accorde au commerce étranger qui veut emprunter notre territoire, ne nous semblent pas, dans les circonstances présentes, devoir créer des dangers pour l'industrie nationale, et, en augmentant le transit, elles feront acquérir à la Belgique des transports lucratifs.

Toutefois, Monsieur le Ministre, nous devons nous élever avec force contre le n^o 2, § 1^{er}, art. 1^{er} de l'avant-projet, qui exclut le port de Gand de la liberté du transit des marchandises importées par mer et réexportées immédiatement par le port d'importation.

Votre circulaire, Monsieur le Ministre, n'assigne aucun motif à l'exclusion prononcée contre notre port par le n^o 3, art. 6 de la loi du 6 août 1849, reproduit par le n^o 2, § 1 de l'article susindiqué, et nous ne pensons pas que le Gouvernement ait des motifs sérieux pour maintenir cette exclusion.

Voici l'importance que la faculté de réexporter par mer toutes les marchandises présente pour notre port : une des principales causes qui entravent le mouvement de notre port, c'est que le commerce maritime n'étant pas assez développé dans notre ville, les bâtiments qui y amènent des cargaisons n'y trouvent que rarement un fret de retour. Il y a presque constamment dans

notre bassin quelque cargaison de charbon anglais en déchargement; les navires qui amènent à Gand des cargaisons de soufre ou de fruits d'un port de la Méditerranée pourraient donc très-convenablement prendre en retour du charbon anglais.

Or, lorsque le droit de fr. 1 70 c^s sur les charbons étrangers sera en vigueur, cette opération serait impossible dans notre port. Nous vous proposons donc, Monsieur le Ministre, de rédiger l'article 1^{er}, § 1^{er}, n° 2, comme il suit :

« Les marchandises de toute espèce importées par mer et transbordées à An-
» vers, à Gand ou à Ostende, sur d'autres navires pour être immédiatement
» réexportées par le port même d'importation. »

Nous pensons, Monsieur le Ministre, qu'il n'existe pas de motifs qui doivent vous empêcher d'accueillir notre proposition, et nous vous prions d'agréer l'assurance de notre considération très-distinguée.

LA CHAMBRE DE COMMERCE :

Le Secrétaire intérimaire,

OCT. GROVERMAN.

Le Président,

J. GRENIER.

DÉPUTATION PERMANENTE DE HASSELT.

Hasselt, le 16 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons examiné avec toute l'attention que son importance réclame, le projet de loi sur le transit que vous nous avez communiqué pour avis et observations, par dépêche du 3 de ce mois, 2^{me} direction, n° 15642, Douanes.

Nous nous prononçons sans réserve pour son adoption.

Le système large que le projet consacre, si bien justifié par les puissantes considérations qui lui servent de base, nous paraît satisfaire, sous tous les rapports, aux intérêts généraux de notre pays, et propre à lui procurer les avantages qu'il peut légitimement espérer de sa situation géographique.

Le projet de loi, tel que vous l'avez formulé, Monsieur le Ministre, sera accueilli dans cette province avec une faveur marquée.

LA DÉPUTATION PERMANENTE,

Le Greffier provincial,

J. BOVY.

C^{te} DE T'SERCLAES.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LIÈGE.

Liège, le 26 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Votre circulaire du 3 de ce mois, n° 15642, 2^{me} direction (Douanes), nous invite à délibérer sur un avant-projet concernant la révision des lois relatives au régime de transit actuellement existant en Belgique.

La chambre de commerce s'empresse de vous féliciter de l'initiative que vous avez prise, de fonder en un système général et uniforme, exempt de taxes et de prohibitions vexatoires, les divers modes de transit qui réglementent en ce moment cette matière.

Tous les intérêts, ceux du commerce, de l'industrie et de l'administration bien comprise du fisc, s'accordent pour justifier les importantes modifications que vous vous proposez d'introduire à l'état de choses actuel; elles feront disparaître, comme le dit votre rapport, cette instabilité et cette absence de clarté dans l'interprétation et l'application pratique des lois relatives au transit par le territoire belge, si nuisibles au progrès de commerce.

Nous pensons avec vous, Monsieur le Ministre, que nous avons besoin de la liberté du transit pour elle-même et abstraction faite de toute réciprocité; parce que cette liberté, comme vous le faites judicieusement remarquer, est une condition indispensable de notre défense dans l'antagonisme mercantile que nous soutenons contre les efforts des nations étrangères.

Nous adhérons donc entièrement aux dispositions contenues dans votre avant-projet de révision, du 3 de ce mois.

Permettez-nous toutefois, Monsieur le Ministre, d'attirer, à cette occasion, votre sérieuse attention sur l'opportunité de modifier l'article 175 de la loi du 26 août 1822, et les autres dispositions qui enlèvent le bénéfice du transit *aux marchandises dites d'accise*, telles que le sel, les vins, empruntant le territoire étranger pour arriver à leurs lieux de destination. Aujourd'hui que la jonction de l'Escaut et de la Meuse est un fait à la veille de s'accomplir, il est à désirer qu'on lève cette prohibition; il serait facile de sauvegarder les intérêts du trésor public contre les tentatives de fraude, en prescrivant quelques mesures conservatrices à prendre au point de vue des droits d'accise; nous recommandons à votre bienveillante sollicitude l'examen de cette question, qui intéresse vivement le commerce de la province de Liège.

La Chambre ne s'explique pas le motif pour lequel on laisse subsister, d'une manière générale, dans le projet de révision du tarif qui réglemente le transit, le droit concernant les charbons de terre, et équivalant à celui qui en grève l'entrée en Belgique. Cette égalité, en effet, constitue une anomalie. Il nous semble que les raisons qu'on invoque pour la suppression des droits de transit sur les fers et les fontes, s'appliquent au transit de houilles se dirigeant ailleurs que vers la France, et qu'il importe que le transit des charbons vers l'Allemagne, s'il est possible, ne s'effectue pas par la Hollande, à notre détriment.

Nous ne pensons pas d'ailleurs, Monsieur le Ministre, qu'il existe des motifs sérieux pour placer sous un régime exceptionnel le transit du charbon de terre.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération très-distinguée.

Le Secrétaire,

FRED. GILMAN.

Le Président,

F. CAPITAINE.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LOUVAIN.

Louvain, le 30 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Après avoir mûrement examiné l'avant-projet de loi portant révision de notre législation sur le transit, que vous nous avez communiqué par dépêche en date du 3 courant, nous croyons devoir l'approuver à l'unanimité, sauf pour ce qui concerne les charbons de terre. Ne pouvant empêcher le transit de ce combustible par le territoire de nos voisins, ni l'approvisionnement direct de la France par l'Angleterre, nous croyons que, dans l'intérêt commercial belge et dans celui du Gouvernement ou de nos chemins de fer, il conviendrait d'accorder également le libre transit de cette marchandise.

Agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments très-distingués.

Le Secrétaire,

ECC. STAPPAERTS.

Le Vice-Président,

C. PEEMANS.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MONS.

Mons, le 26 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Chambre de commerce de Mons a examiné avec beaucoup de soin l'avant-projet de loi que vous lui avez fait l'honneur de lui communiquer, relativement au transit. Elle a reconnu, avec vous, la nécessité de réviser notre législation

douanière sur ce point. C'est d'abord une des conditions de la concurrence que nous faisons à la Hollande et à la France, pour le passage et le transport des marchandises expédiées des pays d'outre-mer vers la Suisse et l'Allemagne. Nous ne pouvons évidemment conserver dans nos lois des formalités, des péages ou des prohibitions qu'elles ont fait disparaître de leur régime. Le peu d'importance du produit des droits de transit est une autre raison sérieuse de les supprimer. Enfin, il y a progrès incontestable à effacer les complications, à marcher vers une législation uniforme, simple et large, et à n'apporter d'exceptions aux règles générales que lorsque le réclament d'une façon manifeste les grands intérêts commerciaux.

La Chambre de commerce de Mons applaudit donc pleinement, Monsieur le Ministre, à l'esprit dans lequel a été conçu le projet de loi, comme aux principales réformes qu'il consacre.

La disposition qui réduit à 1 franc 70 centimes par tonne le droit sur les charbons de terre, venant d'ailleurs que de France, a particulièrement fixé l'attention de notre collège. Il s'est demandé si elle était nécessaire, et après mûr examen, il insiste vivement pour qu'elle soit maintenue. En effet, Monsieur le Ministre, l'absence d'une taxe de transit permettrait aux houilles anglaises de venir faire à nos produits une rude concurrence sur les marchés importants de Tourcoing, Roubaix et Lille. Le droit d'entrée sur les charbons de terre, à la frontière française, est bien de 3 francs 60 centimes par 1,000 kilogrammes de Dunkerque à Halluin, mais au sud de Halluin, il est réduit à 1 franc 80 centimes. Des charbons venus d'Angleterre, débarqués en transit à Bruges, transportés par le chemin de la Flandre occidentale, pourraient donc entrer en France par Mouscron, au droit de 1 franc 80 centimes par tonne. Ils arriveraient à Lille dans de bien meilleures conditions que par la voie de Dunkerque, qui les oblige à acquitter une taxe de 3 francs 60 centimes et à user de la ligne de Dunkerque à Lille dont le parcours est beaucoup plus coûteux que ne le serait celui de Bruges à Lille.

Et qu'on ne dise pas que la concurrence des houilles anglaises n'arrête pas le développement de notre industrie. En Belgique, du 1^{er} janvier au 1^{er} septembre de cette année, il a été importé 46,146 tonnes de houille, contre 16,548 pendant la période correspondante de 1856; c'est là un progrès que l'industrie houillère belge serait fort heureuse de pouvoir réaliser, chaque année, sur un marché nouveau.

En France, malgré la surtaxe de 1 franc 80 centimes par tonne qu'ils acquittent relativement aux nôtres, les charbons anglais sont en voie de progrès plus sensible encore. L'importation s'en est élevée, pour les neuf premiers mois de 1857, à 918,885 tonnes contre 656,533 en 1856, et 569,003 en 1855.

L'importation des charbons belges, pendant la même période, a été de 1,697,585 contre 1,680,110 en 1856, et 1,825,774 en 1855.

Il y a donc, d'une part, accroissement d'environ 350,000, et d'autre part, diminution d'environ 125,000 tonnes. (Nous comparons 1857 à 1855.)

Nous devons vous faire remarquer d'ailleurs, Monsieur le Ministre, que si le chiffre des exportations belges de 1856 à 1857 reste stationnaire, c'est parce que les exportations de Charleroy se développent grandement. Nos expéditions, au contraire, tendent constamment à diminuer depuis 1855; vous en avez

eu la démonstration dans notre rapport annuel sur l'exercice 1856. Notre collègue sera très-probablement appelé, dans quelques mois, à constater des résultats analogues pour l'année courante.

C'est nier l'évidence que de nier le préjudice que cause à nos exploitations la concurrence des houillères anglaises. Augmenter de gaieté de cœur l'étendue du champ où cette concurrence doit se produire, c'est vouloir l'affaiblissement d'une des plus grandes industries du pays.

Nous croyons donc devoir vous prier, Monsieur le Ministre, de vouloir bien maintenir énergiquement contre les réclamations qui pourraient se produire, la sage disposition que vous avez introduite dans le projet de loi.

Si nous ne faisons aucune observation relativement au chiffre de 1 franc 70 centimes, c'est que, comme vous l'avez fait observer, Monsieur le Ministre, il serait inutile aujourd'hui de le porter plus haut.

L'industrie houillère de notre ressort, sans espérer de bien grands résultats de la nouvelle loi sur l'entrée des charbons étrangers, est résolue à accepter courageusement la lutte et à chercher franchement les moyens de se passer d'une protection supérieure au chiffre indiqué par la Chambre des Représentants. Mais elle ne peut se défendre d'un sentiment d'inquiétude que nous partageons. Nous croyons avec elle que le taux de 1 franc 70 centimes par tonne n'est pas assez élevé, et qu'il sera loin d'arrêter les progrès de l'importation des charbons anglais.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de notre haute considération.

Le Secrétaire,

CHARLES SAINCTELETTE.

Le Président,

FRED. CORBISIER.

CHAMBRE DE COMMERCE DE NAMUR.

Namur, le 21 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons reçu avec votre dépêche du 3 de ce mois, l'avant-projet de loi portant révision de notre législation sur le transit, sur lequel vous nous demandez notre avis.

Nous nous empressons de satisfaire à cette demande, en vous adressant les réflexions que l'examen, auquel nous nous sommes livrés, nous a suggérées.

Autrefois le transit pour la Suisse avait lieu principalement par la Belgique et faisait l'objet d'un trafic assez considérable.

La Hollande s'aperçut bientôt qu'elle en éprouvait du préjudice, et pour se

l'approprier elle diminua les péages sur ses voies fluviales, et parvint ainsi à nous faire une rude concurrence.

Plus tard, le transit se fit aussi par la France, depuis le Havre et autres ports de l'Océan vers la Suisse et l'Allemagne.

La création de nos chemins de fer est survenue à temps, pour nous conserver autant que possible le transit qui était ainsi sur le point de nous échapper tout à fait.

Depuis lors, des lignes de chemin de fer, reliant les ports de la Manche et de l'Océan avec l'Alsace, la Suisse et l'Allemagne, ont été construites.

La Hollande a réduit encore ses péages et ses droits de transit, tout en créant aussi des voies ferrées qui, avec ses voies fluviales, la mettent à même de favoriser le transit sous le double rapport de la célérité et de l'économie.

D'un autre côté, les autres États voisins ont également favorisé le transit et nous ont donné un bon exemple à suivre.

La Belgique ne peut rester stationnaire; l'avenir semble lui être acquis pour le transit vers la Suisse et l'Allemagne, surtout si la ligne de chemin de fer du Luxembourg se prolongeait jusqu'à Coblenze, si l'État construisait ou concédait une nouvelle voie ferrée mettant le port d'Anvers plus directement en relation avec l'Allemagne et favorisait convenablement le transit.

C'est donc avec bonheur que nous avons reçu l'avant-projet de révision des lois relatives au transit précité, et nous pensons qu'il satisfait autant que possible à la situation actuelle des choses.

Nous avons toujours considéré que la plus grande liberté pour cette intéressante partie de notre commerce, était indispensable, et nous nous félicitons de voir le Gouvernement entrer franchement dans cette voie de progrès, en cherchant dans l'avant-projet qui nous est soumis, à affranchir le transit des embarras et des restrictions nombreuses dont il est frappé aujourd'hui.

Veuillez bien agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments dévoués et de notre considération la plus distinguée.

Les membres de la chambre de commerce :

Le Secrétaire,

A. BRUNO, FILS.

Le Président,

KEGELJAN.

CHAMBRE DE COMMERCE DE NIVELLES.

Nivelles, 12 novembre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous informer que la chambre de commerce de Nivelles a vu avec satisfaction que le Gouvernement avait l'intention de pro-

poser à la Législature d'abroger les diverses lois qui régissent le transit en notre pays et qui apportent aujourd'hui des entraves au commerce.

La Belgique est devenue, surtout depuis l'établissement de ses chemins de fer, la voie la plus directe pour l'exportation des marchandises des pays d'outre-mer vers l'Allemagne et une partie de la France; mais nous avons vu, depuis quelque temps, la Hollande surtout étudier les moyens de suppléer à la lenteur de la navigation sur ses fleuves et ses canaux, et de conserver le transit accéléré par son territoire, en établissant des voies qui relieraient directement le Zollverein à la mer. Il est donc important que la Belgique, à l'exemple des pays voisins, cherche à conserver le trafic qui se fait par le port d'Anvers, et le meilleur moyen pour y parvenir, c'est de supprimer les droits et les entraves qui gênent encore le transit de toutes espèces de marchandises à travers la Belgique.

La chambre de commerce de Nivelles approuve conséquemment le projet de loi que vous avez soumis à son examen par votre dépêche du 3 octobre, sauf en ce qui concerne l'établissement d'un droit de fr. 1 70 c^s par 1,000 kilogrammes de charbon, transitant par la Belgique à destination d'un pays autre que celui de l'extraction de ce combustible.

La chambre de commerce de Nivelles ne voit aucune utilité de faire une exception pour un produit aussi pondéreux que le charbon de terre, dont les frais de transport suffisent pour empêcher que des quantités assez importantes pour nuire à nos charbonnages, ne traversent la Belgique. Chaque fois que nous avons été consultés sur les modifications à apporter au tarif des douanes, nous avons demandé la libre entrée des charbons. Rien n'est venu modifier notre manière de voir, et ce serait nous mettre en opposition avec nous-mêmes que d'appuyer l'établissement d'un droit sur le combustible en transit. La Belgique a déjà vécu sous le régime de la libre entrée de ce produit, et les résultats n'ont pas démontré que nos charbonnages aient eu à souffrir de ce régime. Et quand même certaines qualités de charbon de terre emprunteraient le sol belge pour parvenir dans un pays voisin, ces matières pondéreuses viendraient augmenter le trafic sur nos voies navigables et nos chemins de fer; le trésor en profiterait par une augmentation de recettes, le matériel considérable que le transport de ces produits encombrant exige, son usure rapide, iraient alimenter plusieurs industries du pays.

Le seul motif que le Gouvernement ait eu de maintenir le droit de fr. 1 70 c^s sur le charbon en transit, alors que tous les autres produits commercables sont libres, ne peut être autre que celui d'empêcher les charbons anglais d'aller en France, par la Belgique, faire concurrence aux charbons d'origine belge. Ce motif n'est pas fondé, comme nous venons de le démontrer, et en supposant qu'il soit avantageux à la France de faire arriver les charbons anglais dans le département du Nord et le long de notre frontière du midi, ce ne sont pas les restrictions que nous pourrions apporter au transit par la Belgique qui l'en empêcheraient, les voies ferrées lui auraient bientôt permis de se passer de nos voies de communication. Au lieu de la mettre dans cette nécessité, il est préférable de faciliter, par tous les moyens, le passage à travers la Belgique de tout ce qui doit aller alimenter l'industrie et le commerce de nos voisins: c'est ainsi que nous contribuerons à développer de plus en plus nos relations commerciales et à augmenter la prospérité du pays.

Nous n'hésitons donc pas à proposer de faire disparaître de l'avant-projet de loi le seul droit que le Gouvernement y a laissé subsister.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'hommage de notre haute considération.

Le Secrétaire,

DURIEUX.

Le Vice-Président,

GILAIN.

CHAMBRE DE COMMERCE D'OSTENDE.

Ostende, le 9 novembre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 3 octobre dernier, vous nous avez fait l'honneur de nous faire parvenir votre circulaire, par laquelle vous soumettez à l'avis des chambres de commerce du royaume un avant-projet de loi portant révision de notre législation sur le transit.

Nous avons minutieusement examiné la question.

Notre chambre partage votre conviction, Monsieur le Ministre : la réforme du régime en vigueur est une nécessité en présence des facilités et des avantages offerts au transit par nos voisins. De plus, nous trouvons que ce régime cause un préjudice considérable au mouvement maritime de nos ports et au commerce de transport de la Belgique, sans procurer le moindre avantage à certaines industries qu'on a eu en vue de protéger. En effet, la prohibition frappant le transit du fer, de la fonte, des fils et tissus de lin, etc., n'a pas empêché nos voisins de s'approvisionner en partie en Angleterre; mais ne pouvant emprunter notre territoire pour importer les produits qu'ils avaient intérêt à acheter ailleurs qu'en Belgique, ils leur ont fait suivre une autre route, et ce au détriment des intérêts de notre navigation intérieure et extérieure et des voies ferrées belges.

L'examen du projet n'a soulevé qu'une objection : le projet propose un droit de fr. 1 70^{cs} par 1,000 kilogr. de houille. Nous voudrions voir disparaître cette fâcheuse exception. A notre avis, elle est parfaitement inutile, au point de vue des intérêts de nos houillères, car elle n'empêchera pas l'importation des charbons anglais par le port de Dunkerque.

L'exception n'aura donc qu'un seul résultat : tout en contrariant quelques établissements manufacturiers du département du Nord, elle favorisera les ports français au détriment des ports belges.

Nous prendrons la liberté de vous signaler une autre cause empêchant le développement du transit par notre pays, bien que la question ne regarde pas directement le Département des Finances, mais celui des Travaux publics.

En Belgique, le prix du transport des marchandises par chemin de fer est calculé à raison de 3 ²/₁₀ centimes par-cent kilogr. et par cinq kilomètres de parcours. D'après les renseignements qu'on nous a fournis de Boulogne, le prix du transport sur les routes ferrées de Boulogne et Calais vers l'Allemagne et la Suisse, est perçu à raison de cinq centimes par tonne et par kilomètre, soit à raison de 2 ⁵/₁₀ centimes par cent kilogr. et par 5 kilomètres de parcours.

Cette différence en faveur du transit par la France nous est incontestablement très-préjudiciable : elle est la cause principale de l'importance toujours croissante du mouvement par Calais et Boulogne, en destination de l'Allemagne et de la Suisse.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Le Secrétaire,

ÉMILY DE BROUWER.

Pour le Président,

THÉOD. HAMMAN.

CHAMBRE DE COMMERCE DE ROULERS.

Roulers, le 30 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre lettre du 3 octobre 1857, par laquelle vous demandez l'avis de la chambre sur l'avant-projet de loi revisant le régime sur le transit, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu'après lecture de votre circulaire et après mûr examen, les membres de la chambre, tous présents à la séance du 28 de ce mois, déclarent adhérer à l'avant-projet de loi, tel qu'il est proposé par Monsieur le Ministre.

Agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon respectueux dévouement.

Le Secrétaire,

D^r LEGEIN.

Le Président,

P. DEGEEST, FILS.

CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-NICOLAS.

St-Nicolas, le 2 novembre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre lettre du 3 octobre dernier, vous nous transmettez trois exemplaires d'une circulaire par laquelle vous demandez notre avis sur un avant-projet de loi portant révision de notre législation sur le transit.

En réponse, nous avons l'honneur de vous faire connaître que nous reconnaissons la nécessité de dégager notre régime de transit des nombreuses complications qui le rendent obscur pour le commerçant et pour les employés de la douane.

Le Gouvernement étant déjà entré, en faveur des principaux États, dans une voie plus libérale en matière de transit, il serait désirable de voir introduire une législation d'application générale.

La loi du 19 juin 1856 a aboli les droits différentiels; nous trouvons, Monsieur le Ministre, qu'il serait rationnel de ramener aussi les taxes du transit au droit commun.

Le trésor public, auquel les marchandises qui traversent notre territoire ne rapportent que de minces revenus, est entièrement désintéressé dans la question, quand on considère que l'introduction du système projeté donnera une activité notable à nos ports de mer et au trafic de nos canaux et de nos chemins de fer.

Pour ces motifs, Monsieur le Ministre, nous sommes d'avis qu'il y a lieu de convertir en loi définitive l'avant-projet soumis à notre examen.

Le Secrétaire,

BILLIET.

Le Vice-Président,

Louis VEREST.

CHAMBRE DE COMMERCE DE TERMONDE.

Le Gouvernement n'a pas reçu de réponse de cette chambre à la circulaire du 3 octobre 1857.

CHAMBRE DE COMMERCE DE TOURNAY.

Tournay, le 22 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous approuvons sans réserve l'avant-projet de loi sur le transit que vous nous avez communiqué avec votre circulaire du 3 de ce mois.

Nous concevons que l'on ait autrefois apporté certaines entraves au transit, afin d'éviter que les marchandises des pays plus éloignés ne vinssent faire concurrence aux nôtres sur les marchés des nations voisines de la Belgique. Ces entraves pouvaient se justifier à une époque où les moyens de communication étaient lents et difficiles. Mais aujourd'hui que les chemins de fer ont pour ainsi dire supprimé toutes les distances, il serait imprudent de persévérer dans cette voie : il pourrait en résulter que la Belgique perdît les bénéfices que procure le transport des marchandises étrangères, sans pouvoir empêcher que les industriels indigènes n'aient à subir la concurrence de leurs rivaux sur tous les marchés de l'Europe.

Nous voyons donc avec plaisir, Monsieur le Ministre, que le Gouvernement est disposé à adopter un système plus libéral en matière de transit.

Un autre avantage de l'avant-projet de loi, c'est de faire disparaître les complications qui existent sous le régime actuel, et de faciliter ainsi nos relations commerciales.

Enfin, nous avons remarqué que les mesures nécessaires seront prises pour éviter la fraude qui pourrait se commettre à l'aide du transit, et, sous ce rapport, l'avant-projet de loi doit également satisfaire les industriels indigènes.

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

Le Secrétaire,

N. ALLARD.

Pour le président absent,

Le Vice-Président,

LEMAIRE-DUPRET.

CHAMBRE DE COMMERCE DE VERVIERS.

Verviers, le 30 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous vous accusons réception de votre circulaire et de l'avant-projet de loi de révision des lois relatives au régime de transit.

Ces pièces ont fait l'objet de nos délibérations.

Nous nous sommes ralliés aux idées suivantes que nous trouvons exposées dans votre circulaire :

- Nécessité de reviser les lois de transit ;
- Liberté complète du transit ;
- Stabilité et clarté de la loi nouvelle ;
- Simplification des formalités.

1. Par sa position géographique, notre pays peut servir de passage au commerce de l'Allemagne avec l'Angleterre et les contrées transatlantiques ; au lieu d'adopter un régime de liberté, on a cru devoir tantôt prohiber, tantôt frapper de droits les marchandises qui demandaient à emprunter notre territoire ; on l'a fait, ainsi que vous le dites, Monsieur le Ministre, « comme protection en faveur de nos industries contre la compétition des industries similaires des autres pays. »

On s'est servi de ces entraves pour faire des traités. A la suite de ces traités, les prohibitions ont disparu, sauf en ce qui concerne les fers et l'expédition vers la France des fils et des tissus de lin ; les droits ont été réduits ou supprimés au profit de certains pays, pour les transports tantôt par les chemins de fer de l'État, tantôt par toutes les voies, de telle façon que le produit des droits de transit ne figure que pour la faible somme de 10,000 francs au Budget de 1857.

Grâce aux traités, nous sommes à peu près replacés sous le régime primitif de la liberté du transit. Le régime consacré par une loi nationale du 6 août 1849 n'existe plus, à la condition toutefois que les traités soient renouvelés, et nous estimons qu'il est beaucoup plus simple de décréter par une loi permanente la levée des prohibitions et la liberté du transit. Désormais les négociants étrangers qui auront à emprunter notre territoire, n'auront plus à consulter la loi de 1849, à rechercher les modifications qui, dans l'état actuel des choses, placent le transit sous cinq régimes différents, ni à s'assurer si les traités qui ont introduit ces modifications produisent encore leurs effets.

Vous le dites avec raison, Monsieur le Ministre, « la stabilité et la clarté de nos lois sont nécessaires aux progrès du commerce. »

2. Au reste, vous nous faites remarquer qu'aux termes de la loi du 19 juin 1856, abolitive du régime des droits différentiels, les traités ne peuvent plus, en général, que se référer au droit commun, et qu'il importe que, pour le transit, il n'y ait plus qu'un régime simple, large, à la portée de toutes les intelligences.

Les gouvernements voisins pourront entraver, par des droits, l'entrée chez eux des marchandises en transit par notre territoire, et vous nous rappelez l'article 2 de loi ci-dessus, portant :

§ 1. — Le gouvernement est autorisé à établir des surtaxes à l'importation des marchandises arrivant d'un pays :

g.) Qui entrave le transit des marchandises venant de Belgique ou y allant, par des prohibitions, droits, charges ou formalités dont ne sont pas passibles les marchandises similaires venant de tout autre pays ou en y allant.

« Nous espérons bien que le Gouvernement ne fera pas usage de cette faculté ; car, vous le dites avec fondement, « nous avons besoin de la liberté de transit » par elle-même, et abstraction faite de toute réciprocité, parce que cette » liberté est une condition indispensable de notre défense dans la lutte que » nous soutenons contre nos concurrents. » D'ailleurs l'expérience prouve que les représailles lèsent les uns sans être utiles à ceux au nom desquels on les fait.

Nous espérons que nulle industrie manufacturière ou agricole ne s'opposera aux suppressions de droits que vous proposez, puisqu'en fait les traités ont privé ces industries de la protection qu'elles croyaient trouver dans les entraves apportées au transit.

Au fond, le projet ne renferme qu'une innovation : la levée de la prohibition au transit des minerais, fontes ouvrées ou non ; fer battu ou étiré en barres, en verges et carillons, y compris les barres à rainures, dites rails ; tôles, ancres coulées et battues ; vieux fers, ferraille et mitraille.

Nous n'avons jamais compris la proscription du transit des minerais de fer ; car, à raison de leur poids, ces matières ne sont pas de nature à pouvoir se rendre de l'Angleterre en Allemagne ou en France en transversant notre territoire, et ce ne peut être qu'en vue des minerais de fer que l'Angleterre pourrait fournir à ces deux pays que le transit en a été prohibé.

Nous comprenons la prohibition des fers et des fontes à une époque où ces produits jouissaient, par exception fondée sur des traités, du bénéfice d'un droit réduit à leur entrée par notre frontière en France ou en Allemagne ; mais nos fontes et nos fers sont actuellement soumis, dans ces deux pays, au régime du droit commun.

Grâce au maintien de cette prohibition, l'Angleterre fait transiter ses fontes et ses fers en destination du Zollverein par la Hollande. Peut-être se décidera-t-elle à emprunter notre territoire, ce qui sera évidemment un profit pour nos chemins de fer et le commerce d'expédition ; elle ne se décidera à le faire qu'autant qu'elle trouve économie dans les péages du chemin de fer et les frais accessoires assez nombreux du transit.

Nous ne croyons pas que la chambre de Liège fasse opposition à la levée de la prohibition, sous le prétexte de la concurrence anglaise que les fontes et les fers de son bassin rencontrent dans le Zollverein. Ils luttent contre l'Angleterre en Hollande et dans le Zollverein, et ce n'est certainement pas une économie dans les frais de transports, qui ne peut jamais être considérable, qui les désarmera dans la lutte ; d'ailleurs, aujourd'hui des fontes et des fers de ce bassin se servent des eaux intérieures de la Hollande pour se rendre en Allemagne, et nous doutons que l'Angleterre fasse un large usage du transit belge pour ses expéditions en Allemagne.

Peut-être une opposition se manifesterait-elle à Charleroy, s'appuyant sur le danger que les fontes anglaises ne lui fassent une fâcheuse concurrence dans le nord de la France, en empruntant nos chemins de fer ou nos canaux. Parce que Liège lutte en Hollande contre l'Angleterre, et lutte également contre elle au Zollverein, en empruntant, comme elle, les eaux intérieures de la Hollande, on peut en conclure que Charleroy, qui est en possession exclusive d'une certaine zone du nord de la France et partage certains autres marchés de la France avec

l'Angleterre, pourra continuer sa lutte sans plus de danger que le bassin de Liège, lors même que les fontes anglaises, désertant en partie les ports français, emprunteraient nos canaux ou nos chemins de fer, et, arrivant à la frontière de France, suivraient la même voie que nos fontes. A tout événement, les fontes de Charleroy sont plus rapprochées de leurs débouchés français que les fontes anglaises traversant notre territoire, et la différence dans les frais de transport constitue une large protection.

Nous regrettons, Monsieur le Ministre, que vous ayez cru devoir maintenir sur les charbons un droit de transit égal au droit d'entrée. Les raisons que l'on invoque pour le transit libre des fontes et des fers s'appliquent aux houilles; les dangers que l'on craint pour celles-ci sont aussi éphémères que ceux qu'on signale pour les fontes, et devant lesquels vous ne vous êtes pas arrêté.

De plus, l'essai a été fait du transit libre des houilles. La loi du transit affranchit de droit les marchandises libres à l'entrée. Les houilles ont été déclarées libres à l'entrée par la loi du 31 décembre 1853, et par conséquent elles ont pu transiter librement.

Le transit de l'Angleterre a été, en 1854, de 169 tonnes, et en 1855 de 10 tonnes seulement. Nous ne parlons pas du transit français, qui n'est que l'emprunt de notre territoire pour se rendre d'un lieu français à un autre lieu français, lequel, d'après le projet de loi, continuera à être libre.

Nous ne connaissons pas les résultats de 1856. Il est douteux que l'Angleterre ait transité la Belgique avec ses charbons, et nous sommes portés à croire qu'elle ne le fera qu'exceptionnellement, et encore pour certaines qualités de houilles propres à certains usages industriels, que nos voisins de France et d'Allemagne ne peuvent se procurer chez nous.

On peut invoquer également ce qui s'est passé à l'occasion de la libre entrée des houilles, qui existe depuis le 1^{er} janvier 1854 : on disait que nous allions être inondés de charbons anglais, et l'événement a prouvé le peu de fondement de ces craintes.

Quant aux fils de lin et aux tissus de lin, nous sommes liés par un traité. La France veut bien accepter un *maximum* de nos produits de cette espèce sous le bénéfice d'un droit réduit, et le respect que nous devons au traité nous oblige de prohiber le transit de ces produits en destination de la France.

3. L'idée dominante du projet de loi se trouve dans votre circulaire : « C'est » le transit de toutes les marchandises, en exemption des droits, par toutes les » voies quelconques » sauf les exceptions que vous proposez pour les charbons et la poudre à tirer.

Cette loi est destinée aux étrangers plus qu'aux nationaux, puisque ce sont les étrangers qui sont appelés à user du bénéfice de la liberté du transit, et nos agents consulaires seront sans doute conviés à en donner communication au commerce étranger.

Séparé de votre circulaire, le projet que vous nous soumettez n'offre pas toute la clarté que des négociants peuvent désirer. Il a l'inconvénient de renvoyer à d'autres lois, et il nous a paru qu'il conviendrait que la loi nouvelle fût le code complet du transit.

Nous nous permettons de vous soumettre, Monsieur le Ministre, un projet de rédaction qui nous paraît être mieux en rapport avec votre circulaire.

ART. 1^{er}. — Les marchandises sont admises au transit en exemption des droits, sauf les exceptions suivantes :

Ou : Le transit est libre sauf les exceptions suivantes :

1^o Sont soumis à un droit de fr. 1 70 c^s aux 1,000 kilogrammes, les charbons expédiés d'un pays en destination d'un autre pays;

2^o Le transit de la poudre est prohibé.

ART. 2. — Le Gouvernement peut soumettre à des restrictions de *minimum* de quantité et à des conditions spéciales d'emballage le transit des marchandises d'accise.

ART. 3. — Néanmoins sont admises au transit en exemption de droits :

1^o Les marchandises de toute espèce déposées en entrepôt public, pourvu que l'entrée et la sortie en soient effectuées par le port du lieu de l'entrepôt;

2^o Les marchandises de toute espèce importées par mer et transbordées à Anvers ou à Ostende sur d'autres navires, pour être immédiatement réexportées par le port même d'importation.

Si nous ne nous trompons, cette disposition embrasse les marchandises soumises à des droits ou prohibées.

ART. 4. — Le transit est soumis aux formalités suivantes :

Au lieu de se borner à renvoyer à la loi de 1849, soit pour étendre ses dispositions aux transports par chemin de fer concédés, soit pour abroger certaines dispositions, il vaudrait mieux abroger complètement cette loi et reproduire les formalités à l'entrée et à la sortie actuellement mises pratique, en s'efforçant de les simplifier encore et d'écarter l'intervention toujours coûteuse des agents en douane. Ce serait une occasion de procéder à la révision du tarif des frais à charge des déclarants, et de supprimer certaines dispositions non textuellement abrogées, qui ne paraissent pas en harmonie avec l'exemption générale de droits de transit.

4. Il ne suffit pas que le transit soit déclaré libre, que les frais de déclaration et de transit soient réduits le plus possible, et que les formalités à remplir soient simples et peu coûteuses; il ne suffit pas que l'administration du chemin de fer réduise ses péages de transports internationaux de façon à pouvoir, sans perdre toutefois, lutter contre la concurrence des voies, entre autres de la Hollande, ouvertes au transit. Il faut éviter que les marchandises ne soient frappées, sous une autre forme, de droits qui rendent plus onéreux le transit par notre territoire.

On se plaint des droits élevés de tonnage et de pilotage que les navires payent à l'État à leur entrée dans l'Escaut, et des droits de toute nature qu'ils payent à la ville d'Anvers à leur entrée et pendant leur séjour dans ses bassins.

Dans son dernier rapport général, Anvers signale la décroissance du transit, et néanmoins, par l'effet des traités, Anvers jouit à peu près du régime de la liberté du transit. Ce n'est donc pas une liberté complète, absolue qui peut ranimer le transit. Son malaise tient à d'autres causes, à d'autres entraves, et nous croyons qu'elles résident dans les frais dont sont grevés les navires à leur entrée au port.

Ainsi M. Brixhe, directeur de Corphalie, évaluait, dans un meeting de Huy, à 5 francs par tonneau en moyenne le montant de ces frais.

Nous lisons dans le rapport de la même chambre, en 1856, que les frais de port sur un navire de 750 tonneaux sont :

A Anvers	de fl. 964.45 à l'entrée,	fl. 694.59 à la sortie.	Total.	fl. 1659.04
A Rotterdam	de fl. 639.88	»	fl. 229.36	»
				fl. 869.24
			Différence.	fl. 789.80

Aussi la Hollande a-t-elle supprimé les droits de tonnage en 1855, et réduit considérablement, en 1852, les droits de pilotage.

Nous estimons, Monsieur le Ministre, que la suppression des droits fiscaux perçus par l'État et par la commune d'Anvers, et la réduction des autres droits au taux des services rendus, sont le complément obligé de la liberté du transit. L'événement le prouve, puisque le commerce de transit est en décadence à Anvers, malgré la liberté de transit qui existe en vertu des traités, malgré la réduction des péages du chemin de fer, réduction telle qu'il en coûte moins d'expédier par chemin de fer d'Ostende ou d'Anvers à Aix, avec retour d'Aix à Verviers, que de ces deux villes à Verviers, et qu'il n'existe qu'un centime de différence aux 100 kilogrammes entre les expéditions de Liège à Anvers et celles de Liège à Rotterdam par chemin de fer.

Quoi qu'il en soit, nous applaudissons au projet du Gouvernement, parce qu'il nous laisse espérer qu'il n'en restera pas là dans les exonérations qu'il accordera aux affaires commerciales.

De quelque importance que puissent être les opérations du transit, elles n'ont cependant pas celle des affaires d'achat et de vente, et celles-ci, tout en ayant à supporter les frais de pilotage et autres, dont nous vous entretenons plus haut, sont encore soumises, lorsqu'il s'agit de ventes publiques, à des droits qu'il est indispensable de supprimer.

Les transactions en laines se font généralement par vente publique; et nous venons de voir récemment combien ces dispositions fiscales sont défavorables aux transactions.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire,

MASSON.

Le Président,

P. MULLENDORFF.

CHAMBRE DE COMMERCE D'YPRES.

Ypres, le 30 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Donnant suite à votre circulaire du 3 octobre 1857, concernant un avant-projet de loi portant révision de notre législation sur le transit, la chambre de commerce d'Ypres s'est livrée à un examen sérieux de la question, et elle a l'honneur de vous informer qu'elle approuve, sans réserve, toutes les facilités accordées au transit, et qu'elle accueille avec satisfaction le régime simple et large qui remplacera celui qui était un embarras et un dédale pour le négociant le mieux au courant de la matière.

L'avant-projet de loi maintient une prohibition et admet une tarification pour deux articles.

Quant à la prohibition, elle est parfaitement justifiée pour la matière à laquelle elle s'applique.

Mais la chambre pense qu'on pourrait, sans inconvénient, accorder le transit pour la houille.

Elle base son opinion sur les considérations suivantes :

La houille qui donnera matière à transit sera généralement de la houille anglaise, en destination de l'Allemagne ou de la France.

En portant des entraves à ce transit, ledit combustible n'en arrivera pas moins dans les deux pays que nous venons de citer; seulement l'expédition s'en fera pas une autre voie, et notre pays perdra tous les avantages résultant du transit, sans que nos extracteurs de houille en retirent le moindre avantage.

Il en sera de même pour ce qui regarde les fils de lin. Et pour ce dernier article, il est à remarquer que l'entrave mise au transit a été stipulée en faveur de la Belgique; or, du moment que cette dernière n'y trouve plus son profit, elle peut y renoncer, sans que la puissance avec laquelle elle a contracté puisse y trouver à redire.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les observations que l'examen attentif de votre circulaire et du projet de loi y annexé nous a suggérées, et nous vous prions d'agréer les assurances de notre considération distinguée.

Le Secrétaire,

C. BECUWE.

Le Président,

BEKE.