(1)

(N^o 25.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 DÉCEMBRE 1856.

Convention additionnelle au traité de commerce et de navigation conclu
entre la Belgique et la Grèce (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

Comme le Gouvernement le fait observer par l'Exposé des Motifs, le traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et la Grèce, le 25 septembre 1840, peut à chaque moment être dénoncé; il n'est resté en vigueur que par l'assentiment tacite des deux parties contractantes.

Une convention pareille ne présente jamais autant de garanties de stabilité qu'une convention d'une durée certaine, et il est souvent désirable de mettre nos rapports commerciaux sous l'égide d'un traité contracté pour un nombre d'années déterminé.

D'ailleurs, dans la convention du 25 septembre 1840, il n'y avait qu'une simple garantie pour les objets venant directement de Belgique et importées en Grèce par nos navires; ces marchandises seules ne pouvaient être surtaxées, et devaient être admises sur le pied du pavillon national (art. 6).

Pour les frais de port, l'assimilation était complète, n'importe la provenance ou la destination du navire (art. 4).

Depuis cette époque, divers changements ont eu lieu dans notre législation commerciale. Nous avons eu le système différentiel de 1844, avec lequel le traité de 1840 était en parfaite harmonie. Cette législation, dans son ensemble, ne

(1) Projet de loi, n^o 7.

(2) La section centrale, présidée par M. DE LEHAYE, était composée de MM. T'KINT-DE NAEYER, VANDER DONCKT, DE T'SERCLAES, DE MOOR, MOREAU et VAN ISEGHEM.

fut pas de longue durée : en vertu de divers traités, plusieurs de ses dispositions furent successivement abolies ou modifiées. Le traité de navigation qui fut négocié avec la Grande-Bretagne, était certainement celui qui consacrait le système le plus large.

La convention additionnelle a été signée à Athènes, avant la promulgation de notre nouveau système commercial, décrété par la loi du 19 juin de cette année; en vertu de cet acte international, le pavillon grec jouira dans les ports belges de tous les avantages accordés au pavillon britannique, par le traité anglo-belge de 1851. Aucune surtaxe ne pourra plus être décrétée en Grèce au détriment du pavillon belge, et toutes les marchandises y importées ne payeront d'autres droits que si elles étaient introduites par navire grec. De plus, il importait à la Belgique d'obtenir pour ses bateaux à vapeur, pour la construction desquels une société est en train de se former, et qui feront escale dans les ports helléniques, les mêmes faveurs et les mêmes immunités que celles qui sont accordées, par le gouvernement grec, aux steamers appartenant au Lloyd autrichien, et aux Messageries impériales françaises : il fallait rendre la concurrence possible.

Depuis la signature de la convention additionnelle, la Belgique a élargi considérablement sa législation commerciale. La loi du 21 juillet 1844, ou, pour mieux dire, ce qui en restait, a été totalement abolie. La plus grande partie de la loi nouvelle est déjà en vigueur, et le restant des articles le sera, au plus tard, le 1^{er} janvier 1858.

La convention additionnelle sera, nous n'en doutons pas, le dernier acte international ayant pour base notre ancienne législation. A l'avenir, les arrangements qui interviendront devront être d'accord avec le nouveau système commercial que la Belgique a inauguré par la loi du 19 juin de cette année.

Jusqu'ici nos rapports commerciaux avec la Grèce n'ont pas été d'une grande importance; ce fait doit être attribué peut-être aux difficultés des moyens de transport, surtout pour les industriels qui n'avaient pas des cargaisons entières à expédier, et aussi au peu de relations d'affaires qui existait entre les deux pays. Parmi les moyens propres à donner du développement à nos rapports avec la Grèce et avec d'autres pays, on doit désirer, comme l'explique avec beaucoup de justesse l'Exposé des Motifs, la création de maisons ou de succursales belges à l'étranger; c'est à ce système que la Grande-Bretagne est en grande partie redevable de l'immense développement qu'elle a donné à son commerce et à son industrie. L'intimité et la confiance sont plus grandes entre le fabricant belge et son associé ou délégué en pays étranger, qu'entre un industriel et un correspondant qui s'occupe des affaires de tous les pays. Dans la première hypothèse, producteur et vendeur ont les mêmes intérêts; ce dernier, qui se trouve sur les lieux de vente, peut mieux étudier le goût des consommateurs, leur genre et leurs habitudes, pour faire fabriquer en conséquence; il est impossible d'attendre les mêmes services d'un correspondant ou agent étranger : celui-ci ne peut connaître que superficiellement les ressources du pays producteur. Aussi le fabricant ou négociant exportateur ne peut jamais attendre qu'un tel correspondant s'occupe uniquement de ses affaires, et qu'il fasse une étude spéciale et approfondie des articles qu'il pourrait lui consigner.

Un autre moyen très-efficace d'encourager nos exportations, c'est d'avoir des occasions fréquentes, promptes et régulières pour l'expédition des marchandises; nous voulons faire allusion à la prochaine ligne de bateaux à vapeur entre la Belgique et le Levant, pour laquelle la Chambre, dans sa dernière session, a voté un subside.

La publication des rapports de nos consuls à l'étranger doit tendre à familiariser nos commerçants et nos industriels avec les besoins des pays étrangers, et avec les ressources qu'ils offrent; la plupart de ces rapports sont d'une utilité réelle, et nous ne doutons pas que, dans plus d'une occasion, ils n'aient été la source de nouvelles affaires.

Les importations en Grèce se montent à un chiffre assez important: elles ont consisté, en

	1853.		1854.	
Matières premières, denrées,	—		—	
sucres, etc., pour environ.	12,030,000	drachmes (1).	13,830,000	drachmes.
Objets fabriqués	8,170,000	—	7,440,000	—
	<u>20,200,000</u>	—	<u>21,270,000</u>	—

Les exportations se sont élevées, en 1853, à environ 9,000,000 drachmes.
1854, — 6,800,000 —

Les principaux pays importateurs sont: la Turquie, pour environ 7,000,000 de drachmes; l'Autriche et l'Allemagne, pour environ 4,500,000 drachmes; l'Angleterre, pour 4,000,000 de drachmes, et la France, pour 1,600,000 drachmes.

Un article d'exportation de la Grèce qui offre une certaine importance pour nos fabriques, c'est la laine brute; déjà des chargements en ont été récemment importés en Belgique.

La convention additionnelle a reçu, de la part des sections, un accueil favorable; elle a été admise sans opposition, mais avec des demandes de renseignements. La 1^{re} section a désiré connaître si le corps consulaire belge est entièrement organisé en Grèce, et quel est son personnel; la 6^{me} section a demandé à quel point est arrivée la formation de la société des bateaux à vapeur entre la Belgique et le Levant.

A la première question, M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu :

« Le Gouvernement a l'intention de compléter et, là où besoin sera, de
» remanier le personnel consulaire dans le Levant. C'est dans ce but que
» le Ministre de Belgique à Constantinople remplit aujourd'hui même, dans
» les principautés danubiennes, une mission qui s'étendra successivement aux
» autres contrées placées sous sa juridiction.

» Nous avons deux consulats en Grèce, l'un à Athènes, l'autre à Syra. Le
» Gouvernement compte attendre que la ligne de bateaux à vapeur vers le

(1) Une drachme vaut environ 90 centimes.

» Levant soit organisée, avant de décider s'il y a lieu ou non d'en augmenter
 » le nombre. Nos consuls à Athènes et à Syra s'acquittent, d'ailleurs, de leurs
 » fonctions, le recueil consulaire en renferme la preuve, avec autant de dévoû-
 » ment que d'intelligence. Il est à la connaissance du Gouvernement que la
 » publication des rapports de M. le baron de Streit et de M. Vacondio a donné
 » naissance à des opérations nouvelles et intéressantes entre la Belgique et la
 » Grèce. »

Voici la réponse du Gouvernement à la seconde question :

« Il était utile d'associer le Levant aux chances de l'entreprise, et d'assurer à
 » celle-ci un solide appui de ce côté. C'est pourquoi, indépendamment de la
 » partie du capital déjà formée en Belgique, des souscriptions ont été recueillies
 » en Orient. Il en est naturellement résulté quelques retards, mais on les con-
 » sidère comme très-voisins de leur terme.
 » Aussitôt que les souscriptions seront closes, la société se constituera. Les
 » bases en sont, dès maintenant, préparées.
 » On s'est également occupé déjà des mesures à prendre pour procurer à la
 » compagnie les navires dont elle aura besoin.
 » D'après les assurances données par les fondateurs, l'on peut s'attendre à
 » voir le service du Levant s'ouvrir vers la fin de l'année 1857.
 » Les grandes lignes de navigation à vapeur ne sont point des établissements
 » que l'on improvise sans peine et sans efforts. Il en faut pour les créer, il en
 » faut plus encore pour les organiser, pour les mettre en mouvement. Dans ces
 » sortes d'affaires, l'expérience est d'une grande utilité, et on ne l'acquiert pas en
 » un jour. Les choses seraient, semble-t-il, convenablement réglées, si la ligne
 » du Brésil n'entraît en activité qu'après celle de New-York, et la ligne du
 » Levant qu'après celle du Brésil. »

Examen des articles de la convention additionnelle.

Par l'art. 1^{er}, les bâtiments grecs et leurs cargaisons jouiront en Belgique des avantages accordés au pavillon Britannique, par le traité du 27 octobre 1851. Déjà quelques restrictions insérées dans ce traité ont disparu, et à la fin de l'année 1857, toutes les dispositions de la loi différentielle du 21 juillet 1844, auront cessé d'être en vigueur, pour les pays qui ne surtaxeront plus d'aucune manière, ni les navires, ni les marchandises de Belgique.

Aux termes de l'art. 2, notre pavillon étant entièrement assimilé, en Grèce, au pavillon national, ce dernier jouira en Belgique de tous les avantages concédés aux pavillons étrangers par notre nouveau système commercial. En Grèce, nous n'avons pas seulement des garanties contre des surtaxes de pavillon, mais aussi contre toutes les surtaxes éventuelles de provenance; l'art. 7 de la présente convention et l'art. 9 du traité du 17-25 septembre 1840 sont positifs à cet égard. Ce dernier article explique, de la manière la plus absolue, que le commerce belge jouira de tout avantage quelconque, en fait de droits de douane ou de navigation, qui pourrait être accordé à d'autres États.

L'art. 3 est relatif à l'entreposage des marchandises, et l'art. 4 au transit;

par cette dernière disposition, le commerce belge sera traité en Grèce sur le même pied que le pavillon national.

A l'occasion de cet article, la 4^{me} section a désiré savoir du Gouvernement si les marchandises venant de Grèce et expédiées par les chemins de fer concédés, jouiront en Belgique, comme celles qui sont expédiées par le chemin de fer de l'État, de l'exemption de tous droits de transit.

Cette question a été transmise à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

« L'art. 4 de la convention avec la Grèce est la reproduction exacte de »
 » l'art. 10 du traité avec l'Angleterre. A le prendre à la lettre, il ne s'applique »
 » évidemment qu'au transit *par les chemins de fer de l'État*, qui offrent, du »
 » reste, pour ce genre d'opération, les voies les plus importantes. Mais dans le »
 » fait, des marchandises venant de Grèce et passant par des chemins de fer »
 » concédés, pour se rendre, par exemple, d'Anvers en France, seraient exemp- »
 » tes de droits de transit, en vertu, non de la convention avec la Grèce, mais »
 » du traité avec la France. (Art. 14 du traité du 27 février 1854.) (1) »
 » C'est une des conséquences de notre système actuel de transit, lequel est »
 » fort compliqué. »

Ainsi, la différence qui existe entre l'art. 14 du traité avec la France et les articles relatifs au transit, insérés dans presque tous les autres traités que la Belgique a conclus avec plusieurs puissances étrangères, consiste non-seulement en ce que les marchandises expédiées par les chemins de fer concédés sont libres, mais aussi en ce que celles qui sont expédiées par les autres routes et par les eaux intérieures le sont également. Il est vrai de dire aussi que les droits de transit à payer par toute autre voie de communication que le chemin de fer de l'État, sont très-modiques : ils ne s'élèvent, pour les marchandises qui ne sont pas libres à l'entrée et à la sortie, qu'à un droit de 10 centimes par unité servant de base au droit d'entrée, ou, au choix du déclarant, à 10 centimes par 100 francs de valeur. En tout état de choses, il serait désirable de voir que le Gouvernement assimilât les chemins de fer concédés à ceux de l'État.

Les articles 5 et 6 n'ont besoin d'aucun commentaire.

Nous avons déjà démontré la portée de l'art. 7 ; il présente, pour l'avenir, cette garantie d'avoir toujours le traitement le plus favorisé, tant pour notre commerce que pour notre navigation.

(1) Art. 14 du traité du 27 février 1854.

« Les objets, produits et marchandises de toute nature venant de France ou expédiées vers ce »
 » pays, et traversant la Belgique par les chemins de fer, les routes de terres, les canaux et les »
 » rivières, seront exempts de tout droit de transit, et la prohibition qui frappe encore en Belgique »
 » le transit de quelques-uns de ces articles, est levée.

» Il n'est fait exception à cette règle générale que pour la poudre à tirer et les fers, et pour »
 » l'expédition vers la France des fils et tissus de lin ou de chanvre étranger, et de la houille.

» Toutefois, le transit local et la houille, etc. »

L'art. 8 consacre un avantage, comme nous l'avons déjà dit, pour la ligne des bateaux à vapeur entre la Belgique et les ports du Levant. Nos steamers jouiront de toutes les faveurs accordées ou qui pourraient l'être dans l'avenir par le Gouvernement hellénique, aux navires d'autres États, qu'ils appartiennent soit à la marine militaire, soit à des compagnies particulières. Il était essentiel d'avoir les mêmes avantages : c'était une question de la plus haute importance pour notre ligne ; si elle avait été résolue négativement, les frais de port et autres à charge de nos navires, auraient été une dépense considérable pour notre entreprise. Cette disposition est donc on ne peut plus favorable pour l'avenir de la ligne belge qui sera établie.

D'une part, l'art. 5 de la convention postale conclue entre le Gouvernement hellénique et la Société du Lloyd autrichien, et d'autre part, l'art. 6 de la convention conclue avec la Société des Messageries impériales de France, accordent aux bateaux à vapeur de ces deux sociétés, immunité complète de tous les droits de navigation et de transit sur les charbons destinés à leur consommation, etc.; en un mot, ces bateaux sont placés sur la même ligne que les bâtiments de guerre. Comme annexe à l'Exposé des Motifs, le Gouvernement a remis une note détaillée indiquant les avantages assurés aux bateaux à vapeur. Avant de commencer l'exploitation, une convention spéciale réglera les conditions du service : elle devra être établie sur les mêmes bases que celles conclues avec les autres compagnies particulières.

La convention du 5/24 juin, et tous les articles du traité du 13/26 septembre 1840 qui ne sont pas abrogés ou modifiés par la dernière convention additionnelle, resteront en vigueur pendant 6 ans, à compter du jour de l'échange des ratifications, qui doit avoir lieu, suivant l'art. 10, avant le mois de juin de l'année prochaine.

La section centrale, trouvant la convention additionnelle favorable aux intérêts du pays, vous propose, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

DE LEHAYE.