

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 DÉCEMBRE 1845.

RAPPORT fait par M. DE THEUX, au nom de la commission ⁽¹⁾ chargée d'examiner le projet de loi relatif au traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et les États-Unis d'Amérique, le 10 novembre 1845 ⁽²⁾

MESSIEURS,

Votre commission chargée d'examiner le traité conclu avec les États-Unis d'Amérique, a jugé convenable de demander à M. le Ministre des Affaires Étrangères les renseignements suivants :

« 1° Le Gouvernement des États-Unis considérerait-il le traité du 29 mars 1840 comme non venu par suite du défaut de ratification en temps utile ?

» 2° Quels sont les avantages, assurés à la Belgique par le second traité, qui n'étaient pas garantis par le premier, et quelle est leur importance ?

» 3° Quels sont les avantages qui peuvent résulter, pour la Belgique, des dispositions de l'art. 6 relatives au cabotage ?

» 4° Préciser la différence existant entre les dispositions des deux paragraphes de l'art. 15.

» 5° Communiquer un état statistique du commerce et de la navigation entre les États-Unis et la Belgique pendant l'année 1844, présentant distinctement la part qu'a prise dans ce mouvement commercial la marine de chacun des deux pays ?

⁽¹⁾ La commission était composée de MM. DE LEHAYE, DEVAUX, DOLEZ, MAST DE VRIES, VEYDT, MERCIER, et DE THEUX, *président-rapporteur*.

⁽²⁾ Projet de loi, n° 13.

» 6^o Communiquer un état des importations effectuées par des navires américains d'ailleurs que des États-Unis (application de l'art. 8). »

La réponse de M. le Ministre sera imprimée à la suite de ce rapport.

Le traité du 29 mars 1840 étant considéré par le Gouvernement des États-Unis comme non venu, faute de ratification par la Belgique dans le délai fatal, et les deux Gouvernements en ayant négocié un nouveau, la commission a dû se borner à constater les différences entre les stipulations des deux traités.

Les art. 4, 5, 6, 8 et 18 sont des dispositions nouvelles.

L'art. 4 garantit aux États-Unis le remboursement du péage sur l'Escaut.

L'art. 5 exempte les bateaux à vapeur du paiement des droits de tonnage, d'ancrage, de balisage, de feux et de fanaux.

L'art. 6 garantit, pour le cabotage, aux navires des deux nations, le traitement accordé ou qui serait accordé aux navires des nations les plus favorisées.

L'art. 8 accorde aux marchandises importées par navires belges et réciproquement par navires des États-Unis, venant d'autres ports que ceux de Belgique ou des États-Unis, le même traitement que celui accordé au pavillon de la nation la plus favorisée, autre que le pavillon du pays même d'où l'importation a lieu.

L'art. 18 exempte de tout droit de transit les objets de toute nature dont le transit est permis en Belgique, venant des États-Unis ou expédiés vers ce pays, lorsque le transport se fera, en Belgique, sur les chemins de fer de l'État.

Enfin l'art. 19 stipule, pour le dernier traité, une durée de 10 ans, tandis que le premier ne stipulait qu'une durée de 5 ans.

L'ensemble de ces stipulations nouvelles est en harmonie avec la pensée, qui a constamment dirigé le Gouvernement, d'amener dans nos ports de mer un plus grand mouvement commercial; néanmoins on ne peut se dissimuler que la marine des États-Unis étant beaucoup plus considérable que celle de la Belgique, et le commerce se faisant par les navires de la première nation dans la proportion de 12 à 1, c'est cette marine qui est aussi appelée à recueillir les plus grands avantages de l'extension du commerce; d'autre part, il importait surtout aux États-Unis de s'assurer, par un traité, le remboursement du péage sur l'Escaut, et le transit exempt de droits sur nos chemins de fer, ainsi qu'une plus longue durée du traité.

L'art. 7 du traité, correspondant à l'art. 4 du traité du 29 mars 1840, consacre comme celui-ci, pour les droits d'entrée, l'assimilation des objets entreposés, soit aux États-Unis, soit en Belgique, aux produits du sol ou de l'industrie des deux pays. La plupart des chambres de commerce ainsi que la commission d'enquête instituée en 1840 par la Chambre des Représentants, commission qui s'était prononcée pour une extension des droits différentiels sur les importations indirectes ou des pays autres que ceux de provenance de la marchandise, avaient pensé qu'une stipulation de cette nature, même restreinte

aux États-Unis, nuirait au système des droits différentiels et serait préjudiciable à la Belgique.

Un membre de la commission du traité, se fondant sur ces faits et sur la loi des droits différentiels en date du 21 juillet 1844, à laquelle l'art. 7 du traité apporte une exception, a proposé de soumettre la question à l'avis des chambres de commerce ; cette proposition a été rejetée par 5 voix contre 1. La majorité de la commission a pensé que l'avis de ces chambres ayant déjà été donné en 1840 à l'occasion de l'enquête, il était inutile de le réclamer de nouveau.

Un membre a fait observer que la stipulation de l'art. 7 ne favoriserait pas les arrivages indirects par l'intermédiaire des entrepôts des États-Unis, à cause du surcroît de frêt et autres dépenses. Il a été ajouté que les navires belges pourraient, au moyen de cette clause, concourir à l'exportation des marchandises des entrepôts de Belgique vers les États-Unis, ce qui établirait au moins une compensation. L'intérêt qui domine cette question et tout le traité, c'est d'attirer de plus en plus la navigation dans nos ports, et d'augmenter par ce moyen les chances de conclure des conventions plus favorables, soit avec les États-Unis eux-mêmes, soit avec le *Zollverein*, lorsque le temps aura mieux constaté les avantages qu'ils peuvent trouver dans l'usage de nos ports de mer et de nos chemins de fer, et lorsque les relations établies ne pourraient se restreindre sans un grand préjudice pour ces États.

Ces considérations ont également déterminé la majorité de votre commission à vous proposer l'adoption du traité.

Le président-rapporteur,

DE THEUX.

ANNEXES.

I.

*Réponse de M. le Ministre des Affaires Étrangères à M. le comte DE TIEUX,
Président de la Commission.*

Bruxelles, le 9 décembre 1845.

MONSIEUR LE COMTE,

Vous m'avez fait connaître, par votre lettre de ce jour, les points sur lesquels la commission de la Chambre des Représentants, chargée de l'examen du traité avec les États-Unis, désirait obtenir des éclaircissements. Je m'empresse de donner à la commission les renseignements qu'elle m'a fait l'honneur de me demander.

Quant au premier point, celui de savoir si le Gouvernement des États-Unis considérerait comme non avenu le traité du 29 mars 1840, il résulte nettement du passage suivant du message présenté par S. E. le président Tyler, en ouvrant la session du Congrès de 1841—1842, qu'il envisageait, en effet, le traité comme n'ayant plus de force :

« Un traité de commerce et de navigation avec la Belgique a été conclu et » signé à Washington, le 29 mars 1840, et il a été dûment sanctionné par le » Sénat des États-Unis. Le traité a été ratifié par Sa Majesté belge, mais il n'a » pas reçu l'approbation des Chambres de la Belgique, dans le délai stipulé, et » il est, par conséquent, devenu nul. »

La commission a demandé, en second lieu, quels avantages la Belgique pouvait retirer de la disposition de l'art. 6 relative au cabotage.

Les États-Unis réservent à leur pavillon le cabotage. Cette règle n'a pas reçu d'exception jusqu'à présent dans ce pays.

En Belgique, tous les pavillons étrangers peuvent prendre part au commerce de cabotage.

Voici pour le principe :

En fait, le littoral maritime de la Belgique ne présentant qu'une étendue très-médiocre, le cabotage n'a qu'une importance secondaire; il est, pour ainsi dire, matériellement impossible aux bâtiments de fort tonnage qui viennent, sous pavillon américain, des États-Unis en Belgique, de s'y livrer aux opérations du cabotage.

Aux États-Unis, au contraire, les côtes ont une étendue considérable, et le privilège réservé au pavillon national a une grande portée.

La Belgique a obtenu la garantie, par l'art. 6 du traité, que si jamais le Gouvernement de l'Union venait à déroger, en faveur d'une puissance quelconque, au système actuel relativement au cabotage, le pavillon belge serait admis à profiter, de plein droit, des avantages du nouvel état des choses. De son côté, la Belgique n'a fait que maintenir, pour le pavillon américain, quant à cet objet, une situation ancienne et, en quelque sorte, de droit commun.

Quelle différence existe-t-il entre les deux paragraphes de l'art. 15 du traité? Telle est la troisième question que la commission a posée.

Le premier paragraphe de l'art. 15 est la reproduction textuelle de l'art. 11 du traité du 29 mars 1840.

Le deuxième paragraphe de l'art. 15 contient, en termes quasi-identiques, la disposition qui a fait l'objet de la déclaration placée à la fin du traité de 1840, et qui est spécialement relative à l'interprétation de l'art. 11 de ce traité.

En somme, l'art. 15 du traité du 10 novembre 1845 correspond exactement, pour le fond et pour la forme, à l'art. 11 du traité du 29 mars 1840, avec l'addition qui a été faite à la stipulation primitive de cet article. Le Gouvernement du Roi, ne voulant introduire d'autres modifications au traité ancien que celles qui étaient réclamées par les intérêts bien entendus du pays ou par les changements apportés à la législation des douanes belges, a cru devoir conserver la pensée et l'expression des négociateurs de 1840.

Quant à la différence de sens entre les deux paragraphes de l'art. 15, en voici les traits principaux.

Le premier paragraphe a un caractère général; il parle de tous les changements d'une nature quelconque qui surviendraient dans le système de commerce et de navigation de l'un des deux États; il étend aux individus, d'une manière plus formelle encore qu'au commerce, les avantages qui seraient accordés à une puissance tierce.

Le deuxième paragraphe introduit spécialement une garantie pour les *marchandises provenant du sol ou de l'industrie de l'un des deux pays*; il ne parle pas des droits de toute espèce, comme le premier paragraphe, mais seulement des droits d'importation ou de réexportation, les seuls à l'égard desquels il soit utile de faire consacrer une application aussi modérée que possible.

En réalité, comme cela résulte des termes de la déclaration faite à la suite du traité de 1840, ce deuxième paragraphe a pour but essentiel d'éclaircir la pensée du premier, et d'empêcher que les intérêts que les deux pays ont eu surtout en vue de favoriser, ne soient garantis d'une manière incomplète.

En fait, le deuxième paragraphe de l'art. 15 assure nettement aux produits belge, la participation aux réductions de droits qui seraient accordées par les États-Unis aux produits similaires d'un autre pays, à ceux du *Zollverein*, par exemple. A ce point de vue, l'on ne pouvait prendre trop de précautions pour rendre impossible toute équivoque sur le sens de l'ensemble de la disposition.

Vous trouverez, Monsieur le Comte, dans le tableau ci-joint sous la lettre A, les renseignements demandés par la quatrième question de la commission. Le

mode de classement adopté pour les publications officielles de statistique commerciale ne permet pas de les donner sous la forme plus spécialement désignée par la commission. Je pense que ces indications satisferont au but que celle-ci a eu en vue.

La note ci-jointe, *sub lit.* B, indique d'une manière globale les importations faites en Belgique par navires des États-Unis venant d'ailleurs que de ce pays. Si la commission ne trouvait pas suffisantes les informations que cette note contient, des recherches pourraient être faites par les soins de M. le Ministre des Finances pour en obtenir de plus détaillées. Ces derniers renseignements sont ceux que la commission a demandés par la cinquième question, et relativement à l'art. 8 du traité. Je ne crois pas inutile de rappeler, en ce qui touche cet article, l'observation énoncée dans l'exposé des motifs du traité, que la stipulation dont il s'agit n'établit aucun avantage nouveau pour les États-Unis en Belgique, tandis qu'il assure à la navigation belge aux États-Unis une faveur importante qui ne lui était pas accordée jusqu'à présent.

Agrérez, Monsieur le Comte, les assurances de ma haute considération.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

DECHARPS.

ANNEXE A.

ÉTATS-UNIS.

1844.

Importations en Belgique.

Commerce général.	{	Matières premières . .	19,069,045	{	2,021,989 par nav. belges. 20,702,442 par nav. étrangers.
		Denrées	3,565,609		
		Objets fabriqués . . .	89,778		
TOTAL		<u>22,724,432</u>			
Commerce spécial.	{	Matières premières . .	14,887,406		
		Denrées.	3,179,651		
		Objets fabriqués . . .	39,757		
TOTAL		<u>18,106,814</u>			

Exportations de Belgique.

Commerce général.	{	Matières premières . .	1,385,841		
		Denrées.	71,883		
		Objets fabriqués . . .	3,863,711		
		TOTAL	<u>5,321,435</u>	{	1,013,593 par nav. belges.
					4,307,840 par nav. étrangers.
Commerce spécial.	{	Matières premières . .	691,341		
		Denrées.	6,699		
		Objets fabriqués . . .	2,193,054		
		TOTAL	<u>2,891,094</u>		

Navires venus des États-Unis en Belgique.

	Navires.	Tonnage.	Chargement.
Belges	7	2,227	2,227
Américains	26	10,999	10,991
Tiers	45	12,058	12,058
TOTAL	78	25,284	25,276

Navires sortis de Belgique en destination des États-Unis.

	Navires.	Tonnage.	Chargement.
Belges	5	1,714	626
Américains	34	13,897	1,308
Tiers	8	2,102	947
TOTAL	47	17,714	2,881

ANNEXE B. — Navires des États-Unis venus en Belgique d'ailleurs que des États-Unis, pendant l'année 1844.

	Navires.	Tonnage.	Chargement.
Venus de Russie	1	410	410
Id. Java	1	260	260
Id. Sumatra	1	457	457
Id. Brésil	2	694	694
	5	1,821	1,821

II.

Traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et les États-Unis d'Amérique, le 29 mars 1840, sur lequel la Législature ne s'est pas prononcé.

S. M. le Roi des Belges, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, voulant régler d'une manière formelle les relations réciproques de commerce et de navigation, et fortifier de plus en plus, par le développement des intérêts respectifs, les liens d'amitié et de bonne intelligence si heureusement établis entre les deux Gouvernements et les deux peuples; désirant, dans ce but, arrêter de commun accord un traité stipulant des conditions également avantageuses au commerce et à la navigation des deux États, ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir : S. M. le Roi des Belges, le chevalier Charles Serruys, commandeur de l'ordre royal du Christ, et son chargé d'affaires près le Gouvernement des États-Unis; et le Président des États-Unis, John Forsyth, secrétaire d'état desdits États; lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu les articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les habitants des deux pays, et la même sécurité et protection dont jouissent les nationaux seront garanties des deux parts. Ces habitants ne payeront point, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux États, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, des droits, taxes ou impôts, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux; et les privilèges, immunités et autres faveurs dont jouiront, en matière de commerce ou d'industrie, les citoyens de l'un des deux États, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2.

Les navires belges venant d'un port national ou d'un port étranger, ne payeront point, à leur entrée dans les ports des États-Unis ou à leur sortie, quelle que soit leur destination, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, d'ancrage, de balisage, de feux et de fanaux, d'expédition et de courtage, ni généralement d'autres charges que celles exigées des bâtiments de l'Union dans les mêmes cas. Ce qui précède s'entend non-seulement des droits perçus au profit de l'État, mais encore de tous droits perçus au profit des provinces, villes, arrondissements, communes, juridictions, corporations, etc., sous quelque terme qu'ils puissent être désignés.

ART. 5.

Réciproquement, les navires des États-Unis, venant d'un port national ou d'un port étranger, ne payeront point à leur entrée dans les ports de Belgique ou à leur sortie, quelle que soit leur destination, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, d'ancrage, de balisage, de feux et de fanaux, d'expédition et de courtage, ni généralement d'autres charges que celles exigées des bâtiments belges dans les mêmes cas. Ce qui précède s'entend non-seulement des droits perçus au profit de l'État, mais encore de tous droits perçus au profit des provinces, villes, arrondissements, communes, juridictions et corporations, sous quelque terme qu'ils puissent être désignés.

ART. 4.

Les objets de toute nature provenant soit du sol, soit de l'industrie, soit des entrepôts de Belgique, directement importés de Belgique par navires belges dans les ports des États-Unis de l'Amérique, ne payeront d'autres ni de plus forts droits d'entrée que s'ils étaient importés sous le pavillon desdits États.

Et réciproquement, les objets de toute nature directement importés en Belgique des États-Unis d'Amérique, sous pavillon de ces États, n'acquitteront d'autres ni de plus forts droits que s'ils étaient importés sous pavillon belge.

ART. 5.

Il est néanmoins dérogé aux dispositions de l'article précédent pour l'importation des produits de la pêche nationale; les deux pays se réservant la faculté d'accorder aux importations de cet article par pavillon national des privilèges spéciaux.

ART. 6.

Les objets de toute nature qui seront exportés par navires belges ou par ceux des États-Unis de l'Amérique, des ports de l'un ou de l'autre de ces États, ne seront assujettis à des droits ou à des formalités autres que ceux exigés pour l'exportation par pavillon national.

ART. 7.

Les primes, restitutions ou autres faveurs de cette nature, qui pourraient être accordées dans les États des deux parties contractantes sur des marchandises importées ou exportées par des navires nationaux, seront aussi, et de la même manière, accordées aux marchandises importées directement ou exportées de l'un des deux pays dans l'autre par les navires de cet autre pays.

ART. 8.

Les hautes parties contractantes conviennent de considérer et de traiter comme navires belges et comme navires des États-Unis, tous ceux qui, étant pourvus par l'autorité compétente d'un passeport ou d'une lettre de mer, seront, d'après les lois existantes, reconnus comme navires nationaux dans le pays auquel ils appartiennent respectivement.

ART. 9.

Les navires belges et ceux des États-Unis pourront, conformément aux lois des deux pays, conserver à leur bord, dans les ports de l'un et de l'autre État, les parties de cargaisons qui seraient destinées pour un pays étranger; et ces parties, pendant leur séjour à bord, ou lors de leur réexportation, ne seront astreintes à aucuns droits quelconques autres que ceux de surveillance.

ART. 10.

Pendant le temps fixé par les lois des deux pays pour l'entreposage des marchandises, il ne sera perçu aucuns droits autres que ceux de garde et d'emmagasinage sur les objets importés de l'un des pays dans l'autre, en attendant leur transit, leur réexportation ou leur mise en consommation.

Ces objets, dans aucun cas, ne payeront de plus forts droits d'entrepôt et ne seront assujettis à d'autres formalités que s'ils avaient été importés par pavillon national.

ART. 11.

En tout ce qui concerne les droits de douanes et de navigation, les deux hautes parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucune faveur, privilège ou immunité à un autre État, qui ne soit aussi et à l'instant étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement si la concession en faveur de l'autre État est gratuite, et en donnant la même compensation ou l'équivalent si la concession est conditionnelle.

ART. 12.

En cas de naufrage, de dommage en mer ou de relâche forcée, chaque partie accordera aux navires, soit de l'État ou des particuliers de l'autre, la même assistance et protection que celle qui serait accordée à ses propres navires dans les mêmes cas.

ART. 13.

Il est en outre convenu entre les deux parties contractantes, que les consuls et vice-consuls des États-Unis dans les ports de Belgique , et, réciproquement, les consuls et vice-consuls de Belgique dans les ports des États-Unis, continueront à jouir de tous les privilèges, de toute la protection et assistance qui leur sont ordinairement accordés, et qui sont nécessaires pour remplir convenablement leurs fonctions. Lesdits consuls et vice-consuls pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leurs pays, les marins qui auraient déserté des bâtiments de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes, et justifieront par l'exhibition des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou, si le navire était parti, par copie desdites pièces, dûment certifiées par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné, de plus, toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des consuls ou vice-consuls, jusqu'à ce qu'ils aient trouvé une occasion de les renvoyer chez eux. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté, et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause. Il est entendu que les marins du pays où la désertion a eu lieu, sont exceptés de la présente disposition, à moins qu'ils ne soient naturalisés sujets ou citoyens de l'autre pays.

ART. 14.

Le présent traité sera en vigueur pendant cinq ans, à dater du jour de l'échange des ratifications, et au delà de ce terme, jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des hautes parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets; chacune d'elles se réservant le droit de faire à l'autre une telle déclaration à l'expiration des cinq ans susmentionnés; et il est convenu qu'après les douze mois de prolongation accordés de part et d'autre, ce traité et toutes les stipulations qu'il renferme cesseront d'être obligatoires.

ART. 15.

Ce traité sera ratifié et les ratifications seront échangées à Washington, dans le terme de douze mois après sa date, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité, par duplicata, et y ont apposé leurs sceaux, en la cité de Washington, le 29 mars mil huit cent quarante.

Signé, CH. SERRUYS,
JOHN FORSYTH.

Avant de procéder à la signature du traité conclu ce jour entre la Belgique et les États-Unis, il a été clairement entendu et convenu par les plénipotentiaires de et avec l'autorité de leurs Gouvernements respectifs, que le onzième article dudit traité sera interprété de telle manière, que ni l'une ni l'autre des parties contractantes n'imposera sur les marchandises provenant du sol ou de l'industrie de l'autre partie, qui seront importées dans ses ports, d'autres ni de plus forts droits d'importation ou de réexportation que ceux qui seront imposés sur l'importation ou la réexportation de marchandises semblables, provenant de tout autre pays étranger; et il a été convenu en outre, qu'une déclaration à cet effet sera échangée quand l'échange des ratifications du traité aura lieu.

Washington, le 29 mars 1840.

Signé, CH. SERRUYS,

JOHN FORSYTH.
