

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 JANVIER 1843.

RAPPORT fait par M. Ed. COGELS, au nom de la section centrale () chargée d'examiner la convention de commerce et de navigation intérieure, conclue avec les Pays-Bas (²).*

MESSIEURS,

Après l'aplanissement des différends politiques que la séparation de la Belgique et de la Hollande offrait à résoudre, leur intérêt mutuel les appelait à établir des rapports suivis de commerce et de bon voisinage.

Un premier pas a été fait dans cette voie par la convention du 5 novembre 1842.

Effacer dans les deux pays les surtaxes qui grèvent la *navigation intérieure*; faire disparaître toute entrave au développement ultérieur de cette navigation; établir, de part et d'autre, la réciprocité du traitement national, tel est le but de cette convention.

Cinq sections l'ont approuvée. Une seule, la 5^e, s'est abstenue, parce qu'elle a craint que la Hollande ne peut profiter dorénavant, pour ses importations par les eaux intérieures, de la remise de 10 p. % sur les droits de douane, réservée exclusivement jusqu'ici à notre pavillon national, et cela au préjudice de nos arrivages directs. Elle s'est demandé si l'on n'aurait pas dû limiter les bénéfices de la convention à des articles dissimilaires, tels que nos houilles, par exemple, et les cendres de Hollande.

(*) La section centrale était composée de MM. RAIKEN, *président*, TROYE, OSEY, MALOD, DE LA COSTE, DE FOERRE, et COGELS, *rapporteur*.

(²) Projet de loi, n° 26.

Dans la 1^o section on s'est demandé si les produits coloniaux entreposés en Hollande seront introduits en Belgique par les navires hollandais, aux mêmes droits que les provenances directes amenées dans le pays par les navires nationaux.

On a demandé également si les avantages accordés aux bateliers hollandais seront compensés par des avantages équivalents pour nos bateliers.

Cette dernière question se trouve résolue par le texte de la convention même.

Dans la 2^e section on a exprimé le regret que la convention ait été conclue avant la discussion du rapport de la commission d'enquête.

Les avantages réciproques qui doivent résulter de la convention pour les deux parties contractantes, tels qu'ils se trouvent indiqués dans l'exposé des motifs, ont été reconnus par tous les membres de la section centrale; mais, malgré les explications fournies par M. le Ministre des Affaires Étrangères (*voir la note annexée*), deux d'entre eux ont conservé des doutes sur les effets de la convention :

1^o En ce qui concerne la faveur accordée à notre pavillon sous l'empire de la législation actuelle ;

2^o Sur le point de savoir si nous conserverions une pleine liberté, quant aux modifications que nous serions disposés à introduire dans notre système commercial.

La section centrale s'est livrée à l'examen de ces deux questions.

Elle a reçu de M. le Ministre des Finances l'assurance formelle que les marchandises importées de Hollande en Belgique par *les eaux intérieures* ou par *la Meuse*, par navire national, ne jouissent pas de la remise de 10 p. % ; cette remise n'étant accordée à notre pavillon, que pour les importations *par mer*.

Les craintes manifestées au sein de la 1^{re} et de la 5^e section n'avaient donc aucun fondement, et l'assimilation parfaite de droits de douane, déjà existante, ne subira aucune modification, si ce n'est pour les sucres bruts pour lesquels un arrêté du 4 février 1851 a établi un régime exceptionnel.

Importés par rivières et canaux, ces sucres paient actuellement.

Par navires de toutes nations fr. 4 24 par 100 kil.

Par navires belges 2 12 » »

Les navires hollandais seront donc appelés à jouir de la faveur accordée maintenant aux navires belges, mais, comme les importations *par mer* peuvent se faire par ces derniers au droit modique de 21 $\frac{1}{5}$ centimes pour 100 kil., on concevra facilement que les avantages accordés par la convention au pavillon des Pays-Bas ne sont pas de nature à porter le moindre préjudice à nos relations transatlantiques ou directes.

Quant à la 2^e question, la note annexée au présent rapport explique suffisamment la position que la convention nous ferait, dans le cas d'une réforme de notre système commercial.

En effet, si l'on examine avec attention le texte et l'esprit de cet acte, on verra que les obligations contractées réciproquement par les deux pays se bornent à une assimilation parfaite de charges ou de faveurs pour les deux pavillons, et pour *la navigation intérieure* seulement, pour le présent comme pour l'avenir. Aucun des deux pays n'abdique ainsi la moindre part de sa souveraineté quant à sa législation douanière, en ce qui concerne toute autre modification; leur libre arbitre reste intact; cette souveraineté est conservée pleine et entière.

Si de nouvelles faveurs sont accordées à notre pavillon, le pavillon des Pays-Bas sera appelé à en jouir, mais si des nouveaux droits sont établis, si de nouvelles charges sont imposées, notre navigation y sera soumise aussi bien que celle des Pays-Bas.

S'il en était autrement, il eût fallu, comme cela s'est fait en dernier lieu vis-à-vis de la France, par la convention du 16 juillet 1842, tracer les limites dans lesquelles chacun des deux pays aurait à se renfermer dans l'avenir; mais aucune disposition semblable ne se trouve renfermée dans la convention qui vous est soumise, et dont la section centrale, à l'unanimité, vous propose l'adoption.

Le rapporteur,
COGELS.

Le président,
RAIKEM.



ANNEXE.

La convention de navigation intérieure avec la Hollande porte :

« Les navires et leurs cargaisons venant directement par les rivières et canaux, soit de la Belgique dans les Pays-Bas, sous pavillon belge, soit des Pays-Bas en Belgique, sous pavillon néerlandais, jouiront réciproquement tant à l'entrée qu'à la sortie ou à leur passage, sans préjudice des stipulations de l'art. 41 du traité signé ce jour à La Haye, de toutes les exemptions ou autres faveurs en matière de droits ou charges quelconques de douane, de patente ou de navigation, qui sont ou seront accordés aux navires nationaux et à leurs cargaisons, de telle sorte que, dans aucun cas et sous aucun prétexte, les dits navires et leurs cargaisons ne pourront, de part et d'autre, être imposés à des droits ou péages autres ou plus élevés que les navires nationaux et leurs cargaisons.

« Il est néanmoins entendu que les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas à l'importation des produits de la pêche nationale, celle-ci étant dans les deux États, l'objet de faveurs et privilèges spéciaux. »

Cette convention préjudicie-t-elle, de quelque manière que ce soit, à l'adoption d'un système des droits différentiels en Belgique ?

Telle est la question ou le point à décider.

On répondra tout d'abord négativement et cela par les motifs suivants :

La convention ne concerne que la navigation *intérieure*, c'est-à-dire celle qui se fait par les rivières et canaux des deux États.

Elle laisse tels qu'ils existent maintenant, leurs rapports *par mer*. Or, l'on sait que pour ces derniers rapports, il n'y a d'assimilation des pavillons des deux pays que pour les *droits de navigation*, et non pas pour les droits ou surtaxes *des douanes*.

Pour la navigation et pour le commerce par les eaux *intérieures* des deux États, il y aura assimilation *complète* de leurs pavillons (sauf toutefois en ce qui regarde les produits de la pêche nationale).

Ainsi, par exemple, un navire hollandais et un navire belge, amenant du café en Belgique, par les eaux intérieures de la Hollande ou par la Meuse, seront reçus et traités de la même manière, les droits de *navigation* et de *patente* seront les mêmes pour les deux navires, les droits *d'entrée* seront uniformes pour leurs cargaisons, et *vice versa*, si l'importation de quelque objet que ce soit se fait de Belgique en Hollande par les mêmes voies. Mais là s'arrête l'assimilation; elle ne préjuge ni ne modifie rien pour les arrivages *par mer*.

Or, quels seront les effets de cette assimilation :

1° Sous l'empire de la législation actuelle ?

2° Sous l'empire d'un système de *droits différentiels*, tel qu'on le propose ?

Le voici :

Sous l'empire de la législation actuelle (et en supposant adopté, le droit d'entrée de fr. 10 par 100 kilog. sur le café), le café importé en Belgique par l'un et l'autre pavillon et par la voie *intérieure* dont il s'agit, paiera uniformément fr. 10 par 100 kilog.

Importé *par mer*, il continuera d'être soumis au droit de fr. 10 par 100 kilog., sous pavillon hollandais et de fr. 9, sous pavillon belge, la déduction de 10 p. %, réservée au pavillon national, n'étant applicable qu'aux importations *par mer*, et la convention ne s'étendant pas aux rapports maritimes.

On voit donc que, même sous l'empire de la législation actuelle, la convention ne préjudiciera pas aux avantages que la loi accorde aux importations *par mer*, sous pavillon belge.

Voyons maintenant quelle sera la portée de la convention, en supposant en vigueur un régime de droits différentiels sur les bases suivantes :

MARCHANDISES.	BASE DES DROITS.	DROITS.	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.	
Café. {	Importé direct des lieux de production ou d'un port au-delà du cap de Bonne-Espérance :			
	Sous pavillon belge.....	100 kil.	9	(1) Sauf la déduction de 10 p. % accordée aux importations par mer sous pavillon belge.
	Id. étranger.....	Id.	11	
	Des lieux transatlantiques autres que ceux de production :			
	Sous pavillon belge.....	Id.	11	
	Id. étranger.....	Id.	13	
D'ailleurs et par terre :				
Canaux et rivières.....	Id.	15 (1)		

Dans cette hypothèse :

Le café importé de Hollande par les *voies intérieures* déjà citées, paiera un droit de fr. 15 par 100 kilog., aussi bien *sous pavillon belge* que *sous pavillon hollandais*.

Importé de Hollande *par mer*, sous *pavillon hollandais*, le café paiera de même fr. 15 par 100 kilog., tandis que, par cette dernière voie, le café importé *sous pavillon belge*, ne paiera que fr. 13-50, c'est-à-dire, le droit de fr. 15 moins 10 p. %.

Il résulte évidemment de ce qui précède, que la convention de navigation intérieure avec la Hollande, ne peut, en aucune manière, préjudicier ni à l'avantage réservé maintenant au pavillon national pour les importations *par mer*, ni aux faveurs plus grandes qu'il s'agirait d'instituer pour les *provenances directes par mer*, sous ce pavillon et à un degré moindre, sous pavillon étranger.

L'on ajoutera que, comme pour la navigation intérieure, la Belgique n'a que des droits différentiels de *patente*, tandis que la Hollande a, en outre, un droit différentiel de *douane*, sur la *houille*, l'assimilation résultant de la convention profitera davantage, de fait à la navigation et au commerce belge, qu'à la navigation et au commerce hollandais.