
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 OCTOBRE 1844.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Accompagnant le projet de loi relatif au traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et le Zoll-Verein le 1^{er} septembre 1844.

MESSIEURS,

Le Roi, en ouvrant la session, vous a annoncé la conclusion d'un traité de commerce et de navigation entre la Belgique et le Zoll-Verein.

Je suis chargé de présenter à la Chambre le projet de loi destiné à sanctionner cet acte international.

Le traité embrasse trois objets principaux : la navigation, le transit, les concessions mutuelles en matière de droits de douane.

En ce qui concerne la navigation, il accorde réciproquement la jouissance absolue du traitement national pour toutes les taxes de navigation, proprement dites, y compris le remboursement du péage de l'Escaut. (Art. 1, 2, 3.)

Il stipule, en outre, l'assimilation des deux pavillons pour l'importation *directe* de l'un pays dans l'autre des marchandises de toute espèce, ce qui comprend naturellement les marchandises d'*entrepôt*.

Cette assimilation ne s'étend pas, toutefois, au commerce indirect : ainsi les navires appartenant à l'un ou l'autre des états de l'association ne sont pas admis au partage des faveurs dont jouit le pavillon belge pour l'importation des marchandises venant d'ailleurs que du *Zoll-Verein*.

En raison de cette réserve, les navires belges, à leur tour, venant d'ailleurs que d'un port belge, restent assujettis, dans les ports de l'association, à un droit extraordinaire de pavillon. Cependant, il est convenu que ce droit sera réduit et qu'il ne pourra dépasser la moitié du taux fixé par le tarif actuel.

Une réserve a été faite aussi pour ce qui concerne les produits de la pêche et du commerce du sel.

Consacrant un principe déposé dans les traités antérieurs, conclus par le *Zoll-Verein* avec d'autres puissances, et dans la convention du 3 juillet 1838, entre l'Autriche et la Grande-Bretagne, le traité qui vous est soumis assimile les ports situés aux embouchures des fleuves et servant d'écoulement naturel aux produits des deux pays aux ports situés dans le territoire même de chacun d'eux.

Toutefois, pour les importations de ces *avant-ports*, l'assimilation des deux pavillons n'est pas accordée d'une manière absolue comme dans le cas d'arrivage direct de ports mêmes de Belgique ou du *Zoll-Verein*; elle n'est applicable que lorsque la marchandise importée est *un produit du sol ou de l'industrie* de l'un ou de l'autre pays.

Pour ce qui est de l'exportation des marchandises, il y a similitude de traitement pour les deux pavillons, quel que soit le lieu de destination du navire; si, pour l'importation, il était nécessaire de faire une distinction entre la navigation *directe* et la navigation *indirecte*, cette nécessité n'existerait point relativement à l'exportation.

Quant à la navigation fluviale, le traité assure réciproquement aux navires des deux pays la jouissance du traitement national d'une manière complète. (Art. 12.)

En ce qui touche le *transit*, il stipule la garantie du maintien des facilités actuellement existantes, et contient, en outre, des dispositions nouvelles destinées à exercer une influence favorable sur le mouvement de notre commerce de transit, déjà si important, et qui paraît devoir acquérir, dans un avenir peu éloigné, un développement plus considérable encore.

Les stipulations qui ont pour objet les *concessions mutuelles de tarif*, auront pour effet d'activer le commerce d'échange entre les deux pays et d'accroître la somme de nos exportations vers l'Allemagne.

La réduction spéciale en faveur des fers d'origine belge des droits fixés par le tarif du *Zoll-Verein*, s'applique aux espèces qui ont fait antérieurement l'objet d'expéditions considérables. Cette réduction exceptionnelle assure un débouché précieux pour l'écoulement des produits de l'une de nos principales industries.

On reconnaîtra aussi l'utilité de la réduction du droit que payent les laines à la sortie du *Zoll-Verein*, si l'on se rappelle que la Belgique tire annuellement d'Allemagne, pour l'usage de ses fabriques, une quantité de laine qui représente une valeur de plus de six millions de francs.

Afin de prévenir toute difficulté éventuelle dans l'exécution du traité, quelques explications ont paru utiles; elles ont été consignées dans le procès-verbal dressé lors de l'échange des ratifications, procès-verbal dont une copie est déposée sur le bureau.

Il est à remarquer, Messieurs, que bien que l'acte dont j'ai l'honneur de vous entretenir soit établi sur la base de concessions mutuelles et spéciales propres à multiplier nos rapports avec l'Allemagne, il ne renferme cependant, aucune clause exclusive d'arrangement analogue avec d'autres États, et qu'il laisse, à cet égard, à la Belgique toute la liberté d'action nécessaire.

Je viens d'indiquer quelques-unes de ses dispositions principales.

Il ne vous échappera pas, Messieurs, que les concessions accordées au *Zoll-Verein* du côté de la Belgique ne sont pas de nature à porter un préjudice sensible à l'industrie nationale; il en est cependant qui peuvent toucher quelques intérêts.

Mais le Gouvernement a dû considérer avant tout les besoins généraux du pays; il n'a pas reculé devant des concessions qui, bien que susceptibles peut-être de soulever quelques réclamations, n'ont, en réalité, rien de compromettant pour l'avenir des industries auxquelles elles se rapportent.

C'est aussi de ce point de vue élevé que vous apprécierez, Messieurs, l'acte qui vient d'intervenir. Vous ne concentrerez pas votre attention sur une stipulation particulière, envisagée isolément, c'est l'ensemble des dispositions que vous jugerez, et l'ensemble de leurs résultats directs et indirects. Le Gouvernement attend cet examen avec confiance; il se borne à exprimer un vœu, c'est que la Chambre veuille bien y procéder dans un court délai.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

COMTE GOBLET.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

À tous présents et à venir, salut.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

Léopold, Roi des Belges, etc.,

Vu l'article 68 de la Constitution ainsi conçu : « Les traités de commerce et ceux qui pourraient grever l'État ou lier individuellement des Belges, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres. »

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et Nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et les États composant le *Zoll-Verein*, signé à Bruxelles, le 1^{er} septembre 1844, sortira son plein et entier effet.

Donné au château de Laeken, le vingt-neuvième jour d'octobre mil huit cent quarante-quatre.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

COMTE GOBLET.

TRAITÉ
DE
COMMERCE ET DE NAVIGATION ENTRE LA BELGIQUE,
D'UNE PART,
ET
L'ASSOCIATION DE DOUANES ET DE COMMERCE ALLEMANDE,
D'AUTRE PART.

Au nom de la Très-Sainte Trinité !

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et Sa Majesté le Roi de Prusse, agissant tant en son nom et pour les autres pays et parties de pays souverains compris dans son système de douanes et d'impôts, savoir : le grand-duché de Luxembourg, les enclaves du grand-duché de Mecklenbourg, Rossow, Metzeband et Schoenberg, la principauté de Birkenfeld, du grand-duché d'Oldenbourg, les duchés d'Anhalt-Coethen, d'Anhalt-Dessau et d'Anhalt-Bernbourg, les principautés de Waldeck et Pyremont, la principauté de Lippe et le grand-bailliage de Meisenheim du landgraviat de Hesse, qu'au nom des autres membres de l'association de douanes et de commerce allemande (*Zoll-Verein*), savoir : la couronne de Bavière, la couronne de Saxe et la couronne de Wurtemberg, tant pour elle que pour les principautés de Hohenzollern-Hechingen et de Hohenzollern-Sigmaringen, le grand-duché de Bade, l'électorat de Hesse, le grand-duché de Hesse, tant pour lui que pour le bailliage de Hombourg du landgraviat de Hesse, les États formant l'association de douanes et de commerce de Thuringen, savoir : le grand-duché de Saxe, les duchés de Saxe-Meningen, de Saxe-Altenbourg et de Saxe-Cobourg et Gotha, les principautés de Schwartzbourg-Rudolstadt et de Schwartzbourg-Sonderhausen, de Reuss-Greiz, de Reuss-Schleitz et de Reuss-Lobenstein et Ebersdorf, le duché de Brunswick, le duché de Nassau et la ville libre de Francfort, d'autre part ;

Étant également animés du désir d'établir promptement entre la Belgique et le *Zoll-Verein* un état de choses conforme à leurs intérêts commerciaux réciproques et de constituer leurs relations de navigation et de commerce sur des bases

durables qu'ils se réservent d'élargir par d'autres concessions mutuelles, sont convenus, dans ce but, d'entrer en négociation et ont nommé pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le lieutenant-général comte Goblet d'Alviella, son aide-de-camp et Ministre d'État et des Affaires Étrangères, inspecteur-général des fortifications et du corps du génie, membre de la Chambre des Représentants, officier de son ordre, grand'croix de l'ordre de la branche Ernestine de la maison de Saxe, chevalier grand'croix de l'ordre du mérite civil de Saxe, grand'croix de l'ordre du duc Pierre-Frédéric-Louis d'Oldenbourg, commandeur de l'ordre de la légion d'honneur, décoré de l'ordre de Sainte-Anne de Russie de la deuxième classe, décoré de la croix de troisième classe de l'ordre militaire de Guillaume;

Sa Majesté le Roi de Prusse, le sieur Alexandre-Henri baron d'Arnim, son chambellan, conseiller intime de légation et envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges, chevalier de l'ordre de l'aigle rouge de la deuxième classe, de Saint-Jean de Jérusalem et de la croix de fer de Prusse, chevalier des ordres militaires de Saint-Anne de la troisième classe et de Saint-Georges de la cinquième classe de Russie, commandeur des ordres du lion de Zaehringen, de Bade et de Louis de la Hesse Grand-Ducale;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs et les avoir trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Les navires appartenant à la Belgique qui entreront, sur lest ou chargés, dans les ports de la Prusse ou dans l'un des ports des autres États du *Zoll-Verein*, ou qui en sortiront, et, réciproquement, les navires appartenant à la Prusse ou à l'un des autres États du *Zoll-Verein* qui entreront, sur lest ou chargés, dans les ports de la Belgique, ou qui en sortiront, quel que soit le lieu de leur départ ou de leur destination, ne seront pas assujettis à des droits de tonnage, de pavillon, de port, de balisage, de pilotage, d'ancrage, de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, de courtage, d'entrepôt ou à d'autres droits ou charges de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus au nom et au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de communes ou d'établissements quelconques, que ceux qui sont actuellement ou pourront par la suite être imposés aux bâtiments nationaux, à l'entrée et pendant leur séjour dans ces ports ou à leur sortie.

ART. 2.

En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, rades, havres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur équipage et leur chargement, il est également convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux aucun privilège ou faveur qui ne le soit également à ceux de l'autre partie, la volonté des deux hautes parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 3.

Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut, par le Gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'article 9 du traité du dix-neuf avril mil huit cent trente-neuf, est garanti aux navires des états du *Zoll-Verein*.

ART. 4.

Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les États des hautes parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par navires appartenant à l'autre partie contractante. Les marchandises importées dans les ports de la Belgique et du *Zoll-Verein*, par des navires appartenant à l'une ou à l'autre partie, pourront y être destinées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou, enfin, être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants cause; le tout aux mêmes conditions et sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres de cette nature plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

ART. 5.

Les marchandises de toute espèce, sans distinction d'origine, importées directement des ports de Belgique dans ceux du *Zoll-Verein* par navires belges, ainsi que celles qui seront importées directement des ports du *Zoll-Verein* dans ceux de Belgique, par navires appartenant à l'un des États du *Zoll-Verein*, ne payeront, dans les ports respectifs, d'autres ni de plus forts droits d'entrée ou de sortie et ne seront assujetties à d'autres formalités que si l'importation avait lieu par bâtiments nationaux. Il en sera de même pour les marchandises de toute espèce exportées des ports du *Zoll-Verein* par navires belges, ainsi que pour celles qui seront exportées des ports de la Belgique par navires du *Zoll-Verein*, pour quelque destination que ce soit.

Article séparé. — Les cargaisons des navires du *Zoll-Verein*, importées en Belgique par navigation indirecte, étant soumises à des droits différentiels, les navires belges qui importeront, dans les ports du *Zoll-Verein*, des cargaisons prises dans un port n'appartenant ni à la Belgique ni au *Zoll-Verein*, payeront un droit extraordinaire de pavillon qui n'excèdera pas la moitié du taux actuel de ce droit.

Cette stipulation restera en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1848, et au-delà de ce terme, pour toute la durée du présent traité, si audit terme l'une ou l'autre des hautes parties contractantes n'apporte point un changement général à son système de législation sur la navigation. Dans ce dernier cas, les hautes parties contractantes s'entendront pour concilier la stipulation du § 1^{er} du présent article avec les modifications qui pourraient être introduites.

ART. 6.

Les produits du sol et de l'industrie du *Zoll-Verein*, chargés dans les ports

situés aux embouchures des fleuves, depuis l'Elbe jusqu'à la Meuse, y compris ces deux fleuves, sur les bâtiments du *Zoll-Verein* et importés directement dans les ports belges, seront traités, dans ces derniers, comme s'ils venaient directement d'un port du *Zoll-Verein*. Par réciprocité, les produits du sol et de l'industrie de la Belgique, chargés dans les ports de la Meuse sur bâtiments belges et importés directement dans les ports du *Zoll-Verein*, seront traités, dans ces derniers, comme s'ils venaient directement d'un port belge.

De plus, les produits du sol et de l'industrie du *Zoll-Verein*, apportés sur bâtiments du *Zoll-Verein*, ou directement ou des ports assimilés aux ports du *Zoll-Verein* et désignés au paragraphe premier, dans les ports assimilés aux ports belges et désignés au paragraphe deuxième, seront traités, lors de leur importation subséquente en Belgique, comme s'ils étaient importés directement et sous pavillon du *Zoll-Verein*, dans un port belge; et de même, les produits du sol et de l'industrie de la Belgique, apportés sur bâtiments belges ou directement ou des ports assimilés de la Meuse dans les ports assimilés depuis l'Elbe jusqu'à la Meuse, seront traités, lors de leur importation subséquente dans le *Zoll-Verein*, comme s'ils étaient importés directement et sous pavillon belge dans un port du *Zoll-Verein*. Les deux hautes parties contractantes se réservent de déterminer, d'un commun accord, les preuves à fournir pour constater l'origine des marchandises, en tant que ces preuves seraient nécessaires.

ART. 7.

Les primes, restitutions de droits ou autres avantages de ce genre qui sont ou qui pourraient être accordés dans les États de l'une des deux hautes parties contractantes aux navires nationaux ou à leurs cargaisons, seront également accordés soit aux navires de l'autre partie, soit aux marchandises importées directement de l'un pays dans l'autre par navires de l'une ou de l'autre partie, ou exportées pour quelque destination que ce soit.

Toutefois, il est fait exception à ce qui précède et aux stipulations des articles premier et quatrième, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale et le commerce du sel sont ou pourraient être l'objet.

ART. 8.

Les sujets de chacune des deux parties contractantes se conformeront respectivement, en ce qui concerne l'exercice du cabotage, aux lois qui régissent actuellement ou qui pourront régir par la suite cette matière dans chacun des états des deux hautes parties contractantes.

ART. 9.

Les navires de la Belgique entrant dans un des ports du *Zoll-Verein* et les navires du *Zoll-Verein* entrant dans un des ports de la Belgique, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, toutefois en se conformant aux lois et règlements des états des deux hautes parties contractantes, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée pour un autre port soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter sans être

astreints à payer , pour cette partie de la cargaison , aucuns droits de douane. sauf ceux de surveillance.

ART. 10.

Les navires de l'une des deux hautes parties contractantes , entrant en relâche forcée dans l'un des ports de l'autre , n'y payeront , soit pour le navire , soit pour son chargement , que les droits auxquels les nationaux sont assujettis dans le même cas , pourvu que la nécessité de la relâche soit légalement constatée , que ces navires ne fassent aucune opération de commerce et qu'ils ne séjournent pas dans le port plus longtemps que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche.

ART. 11.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire appartenant aux États de l'une des hautes parties contractantes , sur les côtes de l'autre , il sera prêté toute aide et assistance au capitaine et à l'équipage , tant pour leurs personnes que pour le navire et sa cargaison. Les opérations relatives au sauvetage auront lieu conformément aux lois du pays , et il ne sera payé de frais de sauvetage plus forts que ceux auxquels les nationaux seraient assujettis en pareil cas.

Les marchandises sauvées ne seront tenues au payement d'aucun droit , à moins qu'elles ne soient admises pour la consommation.

ART. 12.

Les stipulations qui précèdent (articles premier , deuxième , quatrième , cinquième , sixième , septième et neuvième) s'appliquent à la navigation tant maritime que fluviale , de manière que , nommément par rapport aux droits de douane , aux droits de navigation , pesant soit sur les navires , soit sur les chargements , aux droits de patente , ainsi qu'à tous autres droits ou charges , de quelque nature ou dénomination que ce soit , les navires appartenant à l'autre partie contractante ne pourront être imposés de droits autres ou plus élevés que ceux dont sont frappés les navires nationaux.

ART. 13.

Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer soit à bord , soit dans leur pays , les matelots 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 en original ou en copie dûment certifiée des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage , ou par d'autres documents officiels , que les individus qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande , ainsi justifiée , la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation desdits déserteurs , qui seront même détenus et gardés dans les maisons d'arrêts du pays , à la réquisition et aux frais des consuls , jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. 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 sujets de l'autre partie seront exceptés de la présente disposition.

ART. 14.

Si une des hautes parties contractantes accorde, par la suite, à un autre État quelque faveur particulière en fait de navigation, cette faveur deviendra commune à l'autre partie, qui en jouira gratuitement, si la concession est gratuite, ou en accordant la même compensation, si la concession est conditionnelle.

ART. 15.

Seront considérés comme navires de la Belgique ou du *Zoll-Verein*, ceux qui seront reconnus tels dans les États auxquels ils appartiennent, conformément aux lois et règlements en vigueur. Il est toutefois bien entendu que les commandants des navires de mer devront en prouver la nationalité par des lettres de mer expédiées dans les formes prescrites et munies de la signature des autorités compétentes du pays auquel le navire appartient, et que, d'une part, les conducteurs ou patrons de la Meuse ou de l'Escaut, et, d'autre part, les conducteurs ou patrons du Necker, du Mein, de la Moselle et du Rhin, devront constater leur droit à la navigation de l'un desdits fleuves, pour être admis à la navigation des fleuves appartenant à l'autre partie contractante.

ART. 16.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce entre les sujets des deux hautes parties contractantes ; en ce sens que les mêmes facilités, sécurité et protection dont jouissent les nationaux, sont garanties des deux parts. En conséquence, les sujets respectifs ne payeront point, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux hautes parties contractantes, 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 sujets de l'une des deux hautes parties contractantes, seront communs à ceux de l'autre.

La patente dont sont passibles, dans les États des deux hautes parties contractantes, les voyageurs de commerce, sera réduite, de part et d'autre, à un taux uniforme à fixer d'un commun accord.

ART. 17.

Le transit des marchandises venant de Belgique ou y allant, passant par les territoires ci-après désignés du *Zoll-Verein*, sera soumis, au *maximum*, aux droits suivants :

a. Le droit de transit ne pourra excéder un demi-silbergros par quintal (*Zoll-Centner*) sur toutes les marchandises qui arrivent à Cologne par le chemin de fer belge-rhénan, et qui sont de là exportées du territoire du *Zoll-Verein* par le Rhin, en amont ou en aval; *vice-versâ*, toutes les marchandises

qui, après être entrées par le Rhin sur le territoire du *Zoll-Verein*, par Emmerich à Neubourg et être arrivées à Cologne par navires, sont de là exportées par Aix-la-Chapelle sur le chemin de fer belge-rhénan, ne peuvent être soumises à un droit plus élevé qu'un demi-silbergros par quintal.

b. Le droit de transit est réduit à un demi-silbergros par quintal, à l'égard de toutes les routes partant de la frontière belge et traversant le territoire du *Zoll-Verein*, sur la rive gauche du Rhin, pour aboutir dans les ports du Rhin, et *vice-versâ*.

c. Le droit de transit sera également réduit à un demi-silbergros par quintal, à l'égard des routes qui vont de Belgique en France, de Belgique dans les Pays-Bas et de Belgique en Belgique, en traversant le territoire du *Zoll-Verein*.

d. Le droit de transit est, de même, réduit à un demi-silbergros par quintal, à l'égard des routes qui se dirigent de la Belgique par le territoire du *Zoll-Verein*, et qui sortent par la frontière allemande, depuis Sarrebruck jusqu'à Mittenwald inclusivement, et *vice-versâ*.

e. Le droit de transit sera réduit à dix silbergros par quintal, à l'égard des routes qui traversent le territoire du *Zoll-Verein* pour sortir par la frontière, entre Mittenwald exclusivement et le Danube inclusivement.

Le droit de transit existant sur les objets suivants, savoir : les tissus de coton, les habillements neufs, les cuirs et ouvrages de cuir, les laines, les fils et tissus de laine, ne sera réduit, pour le moment, qu'à quinze silbergros par les routes désignées au tarif du *Zoll-Verein*, troisième division, deuxième section.

ART. 18.

La liberté du transit par la Belgique est maintenue avec l'affranchissement de tout droit pour le transit par le chemin de fer belge, tant pour les marchandises venant des États du *Zoll-Verein*, que pour les marchandises y allant, aux termes des dispositions actuellement en vigueur. L'exemption de droit dont jouissent, en Belgique, les draps, les casimirs et leurs similaires transitant par le chemin de fer, est étendue au transit de ces articles par toute autre voie. Le droit de transit sur les ardoises provenant du *Zoll-Verein*, entrant en Belgique par les bureaux de douane ouverts à cet effet, et sortant par les bureaux ouverts au transit de la frontière qui sépare la Belgique du *Zoll-Verein*, sera réduit à quinze centimes par cent francs de valeur, ou à vingt-cinq centimes les cent kilogrammes, au choix de l'intéressé.

Le transit des écorces à tau du grand duché de Luxembourg vers les États du *Zoll-Verein* par la Belgique, sera exempt de tout droit par les bureaux à désigner de commun accord.

ART. 19.

Les fers d'origine belge entrant dans les États du *Zoll-Verein* par la frontière de terre entre les deux pays, seront admis, savoir :

a. Les fers désignés sub litt. A au tarif du *Zoll-Verein* (fers bruts, fontes, etc.) avec réduction de cinquante pour cent du droit général de dix silbergros introduit à partir du premier septembre mil huit cent quarante-quatre.

b. Les fers désignés sub litt. *B* de ce tarif, au droit de un thaler sept et demi-silbergros par quintal (*centner*), c'est-à-dire, avec cinquante pour cent de réduction sur l'augmentation des droits établis à partir du premier septembre mil huit cent quarante-quatre.

c. Les autres espèces de fers façonnés, ouvragés ou non, ouvrages de fer de toute espèce, compris dans les catégories suivantes du même tarif, aux droits généraux fixés par ce tarif.

Il est entendu que si les droits d'entrée sur les diverses catégories de fers et d'ouvrages de fer venaient à être augmentés, cette augmentation, pendant la durée du présent traité, ne pourra s'étendre aux articles venant de Belgique; et que si, au contraire, les droits venaient à être réduits, cette réduction s'appliquera auxdits articles, de manière à conserver aux produits belges le même avantage sur les fers de la première et de la deuxième catégorie et l'égalité de condition d'importation pour les fers, ouvrés ou non, des autres catégories.

Cependant, si par les réductions du tarif du *Zoll-Verein*, il arrivait que l'avantage de cinq silbergros, quant à la catégorie *A*, et sept et demi-silbergros, quant à la catégorie *B*, ne fût plus réalisable qu'en descendant, en faveur des espèces de fers belges désignées ci-dessus, au-dessous du tarif général antérieur au premier septembre 1844, alors les deux hautes parties contractantes s'entendraient sur les compensations à accorder à la Belgique à l'époque de l'application des réductions.

ART. 20.

Les droits de sortie sur les laines, en vigueur dans le *Zoll-Verein*, seront réduits de moitié pour les laines en destination de la Belgique.

ART. 21.

Le droit d'entrée existant dans le *Zoll-Verein* sur les fromages d'origine belge, sera réduit de cinquante pour cent.

Un nombre de quinze mille moutons venant de Belgique, sera admis chaque année, dans le *Zoll-Verein*, avec exemption de tout droit, par les bureaux à désigner ultérieurement.

ART. 22.

Le droit de douane sur l'importation des vins originaires du *Zoll-Verein*, tant par terre que par mer, sera réduit à cinquante centimes par hectolitre pour les vins en cercles, et à deux francs par hectolitre pour les vins en bouteilles; de plus, le droit d'accise maintenant existant sur les mêmes vins sera réduit de vingt-cinq pour cent.

Le droit actuel d'entrée existant en Belgique sur les tissus de soie originaires du *Zoll-Verein*, sera réduit de vingt pour cent pour les tissus de soie originaires du *Zoll-Verein*.

Pendant la durée du présent traité, les droits de douane et d'accise ainsi réduits, ne pourront être augmentés, et il est entendu que les vins et les tissus de soie, de toute autre origine que ceux provenant du *Zoll-Verein*, ne pourront être

soumis en Belgique à des droits quelconques plus favorables que ceux appliqués respectivement aux vins et aux tissus de soie originaires du *Zoll-Verein*.

ART. 23.

La sortie de Belgique des écorces à tan, par les bureaux de Jalhay, de Petit-Heer et de Francorchamps, aura lieu au droit de six pour cent *ad valorem*.

ART. 24.

Les ouvrages dits de Nuremberg, compris au tarif des douanes belges dans la catégorie des merceries, seront classés séparément, dans ce tarif, au droit de cinq pour cent *ad valorem*.

Le droit d'entrée en Belgique sur les ouvrages de mode originaires du *Zoll-Verein*, sera rétabli au taux de dix pour cent *ad valorem*, tel qu'il résultait du tarif belge avant l'arrêté du quatorze juillet mil huit cent quarante-trois.

Les outils et instruments de fer et d'acier originaires du *Zoll-Verein*, ne pourront être soumis, à l'entrée en Belgique, à des droits excédant les droits actuels. Il en sera de même en ce qui concerne les tissus de coton de toute espèce de même origine.

L'eau minérale provenant du *Zoll-Verein* est exempte de droits à l'entrée en Belgique.

ART. 25.

La Belgique continuera d'admettre, au droit de cinq centimes par cent kilogrammes, des fils de Westphalie ou de Brunswick, jusqu'à concurrence d'une quantité de deux cent cinquante mille kilogrammes par année.

ART. 26.

La loi du 6 juin mil huit cent trente-neuf, concernant les relations commerciales de la Belgique avec le grand-duché de Luxembourg, est maintenue.

ART. 27.

Dans le but de favoriser les relations de commerce et les opérations de transit entre les États des deux hautes parties contractantes, celles-ci se promettent réciproquement de rendre aussi faciles, aussi prompts et aussi économiques que possible les communications par leurs frontières de terre. Si des mesures de précaution sont jugées, de part et d'autre, nécessaires pour prévenir ou réprimer les abus, elles seront combinées de telle sorte, qu'elles ne puissent préjudicier aux facilités, à la promptitude ni à l'économie des transports de l'un vers l'autre territoire des deux hautes parties contractantes.

ART. 28.

Les deux hautes parties contractantes se réservent de régler ultérieurement,

par une convention à conclure à cet effet , les dispositions à prendre , de commun accord , pour réprimer les fraudes en matière de douane , sur la frontière qui sépare la Belgique du *Zoll-Verein*.

Le Gouvernement belge s'engage à user, dès à présent, des facultés que lui donnent les articles cent soixante-dix-huit et suivants de la loi générale du vingt-six août mil huit cent vingt-deux, et les articles treize et suivants de la loi du six avril mil huit cent quarante-trois, entre autres en ce qui concerne la suppression des dépôts et magasins mentionnés dans les lois précitées.

Par réciprocité, le Gouvernement prussien s'engage à user des moyens analogues pour réprimer la fraude exercée au détriment de la Belgique sur la frontière belge-allemande.

ART. 29.

Sera considérée comme partie contractante au présent traité, tout État de l'Allemagne qui fera son accession au *Zoll-Verein*.

ART. 30.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Bruxelles dans le délai de cinquante jours, ou plus tôt si faire se peut.

Le Gouvernement belge s'engage à user des pouvoirs qu'il possède dès à présent pour mettre à exécution, dans les dix jours de la signature du traité, les dispositions des articles premier, troisième et vingt-deuxième.

Le traité aura force et vigueur pendant six années, à dater du premier janvier mil huit cent quarante-cinq; néanmoins, les deux hautes parties contractantes pourront, d'un commun accord, le mettre à exécution avant cette époque. Dans le cas où six mois avant l'expiration des six années ci-dessus fixées, ni l'une ni l'autre des hautes parties contractantes n'annonce, par déclaration officielle, son intention d'en faire cesser les effets, le traité restera en vigueur pendant un an au delà de ce terme, et ainsi de suite, d'année en année.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double à Bruxelles, le premier jour du mois de septembre de l'an de grâce mil huit cent quarante-quatre.

(Signé) GOBLET. (Signé) ARNIM.

(L. S.) (L. S.)

POUR COPIE CONFORME :

Le Secrétaire Général du Ministère des Affaires Étrangères,

BARON DE T'SERCLAES.

Les soussignés Comte Goblet d'Alviella, Ministre d'État et des Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi des Belges, et Baron d'Arnim, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi de Prusse près de Sa Majesté le Roi des Belges.

S'étant réunis aujourd'hui dix-neuf octobre mil huit cent quarante quatre, à Bruxelles, pour procéder à l'échange des ratifications du traité de commerce et de navigation, conclu et signé à Bruxelles, le premier septembre de cette année, entre les Plénipotentiaires de Sa Majesté le Roi des Belges et de Sa Majesté le Roi de Prusse, en son nom et au nom des autres États souverains, membres de l'association de douanes et de commerce allemande (*Zoll-Verein*).

Monsieur le Baron d'Arnim a déclaré qu'il ne lui était parvenu jusqu'à ce jour que les actes de ratification suivants :

- 1^o L'acte de ratification de Sa Majesté le Roi de Prusse ;
- 2^o Celui de Sa Majesté le Roi de Bavière ;
- 3^o Celui de Sa Majesté le Roi de Saxe ;
- 4^o Celui de Sa Majesté le Roi de Wurtemberg ;
- 5^o Celui de Son Altesse Royale le Grand-Duc de Bade ;
- 6^o Celui de Son Altesse Royale le Prince Électoral, co-Régent de Hesse ;
- 7^o Celui de Son Altesse Royale le Grand-Duc de Hesse et au Rhin ;
- 8^o Celui de Son Altesse le Duc de Saxe-Meiningen ;
- 9^o Celui de Son Altesse le Duc de Saxe-Altenbourg ;
- 10^o Celui de Son Altesse le Duc de Brunswick ;
- 11^o Celui de Son Altesse le Duc de Nassau ;
- 12^o Celui de Son Altesse Sérénissime le Prince de Scharzbourg-Sondershausen ;
- 13^o Celui du Sénat de la ville libre de Francfort ;

Le même a déclaré, en outre, que les actes de ratification des autres membres du *Zoll-Verein* n'avaient pas pu être achevés de manière à se trouver aujourd'hui entre ses mains. En même temps, il a remis à Monsieur le Comte Goblet des lettres officielles des cabinets et chancelleries de ces États, qui, toutes, donnent l'avis que la signature de l'acte de ratification est résolue et certaine, et que cet acte ne tardera pas à être envoyé à Bruxelles.

Sur cette affirmation, Monsieur le Comte Goblet, ayant pris connaissance des lettres susmentionnées, a déclaré que rien ne s'opposait à l'échange des actes de ratification belges contre ceux présentés par Monsieur le Baron d'Arnim.

En conséquence, il a été convenu que le présent protocole serait tenu ouvert pour l'échange des actes de ratification de ces États.

Avant de procéder effectivement à l'échange des ratifications produites, il a été entendu entre les deux Plénipotentiaires soussignés, d'après les instructions qu'ils ont reçues de part et d'autre, que le traité recevrait son exécution conformément aux explications et réserves suivantes :

1^o ARTICLE DOUZIÈME.

L'assimilation des navires belges aux navires du *Zoll-Verein*, quant à la navigation fluviale stipulée dans cet article, s'applique aussi à l'octroi du Rhin.

2^o ARTICLE SEIZIÈME.

Il est entendu que les sujets belges ne seront traités, à raison de leur commerce dans la ville libre de Francfort, plus favorablement que les sujets des États du *Zoll-Verein*.

3^o ARTICLE DIX-SEPTIÈME.

Le droit de transit fixé à un demi-silbergros, sub litt. A de cet article, pour la voie de terre, ne doit pas être entendu comme s'appliquant à l'octroi du Rhin.

4^o ARTICLE VINGTIÈME.

La réduction des droits de sortie sur les laines en destination de la Belgique, n'a été accordée par le *Zoll-Verein* qu'en faveur et pour la consommation du pays. Par conséquent, s'il arrivait qu'on importât en Belgique des laines du *Zoll-Verein* pour les réexporter ensuite, il est convenu que le Gouvernement Belge prendra des mesures pour empêcher cet abus, ou que le *Zoll-Verein* aura le droit de limiter l'exportation de ses laines au besoin reconnu, de commun accord, des fabriques de la Belgique.

5^o ARTICLE VINGT-QUATRIÈME, § 1^{er}.

Les ouvrages dits de Nuremberg, mentionnés dans cet article et compris au tarif des douanes belges dans la catégorie des merceries, sont désignés dans la liste énonciative suivante :

a. La bimbeloterie de Nuremberg, ou les jouets d'enfants, en tant que l'or et l'argent n'entrent pas dans leur confection comme partie principale et qu'ils ne sont pas en écaille, ivoire ou nacre, ni en grès fin.

b. Les assortiments de couleurs communes, en tablettes et en boîtes.

c. Les petites voitures ou calèches, suspendues ou non, destinées à conduire des enfants, en tant qu'elles pourront uniquement être traînées à bras.

d. Les sabres et fusils d'enfants ne pouvant servir que comme jouets, et, par conséquent, les fusils seulement en tant qu'ils ne pourraient pas servir à faire feu.

e. Les petits miroirs dits de Nuremberg, encadrés de papier ou de bois blanc, n'ayant que 35 centimètres environ de hauteur sur une largeur proportionnée.

f. Les tableaux de Nuremberg, peints sur verre, encadrés ou non.

g. Les menus ouvrages composés ou travaillés de papier, de bois et de verre.

h. Les ardoises à écrire, encadrées ou non.

En conséquence, il a été convenu, de part et d'autre, que les explications et

réerves déposées dans le présent protocole , seront regardées comme faisant partie du traité et auront la même force et valeur.

Après quoi , les actes de ratification ayant été trouvés en bonne et due forme , l'échange a eu lieu pour ceux

- 1^o De Sa Majesté le Roi de Prusse ;
- 2^o De Sa Majesté le Roi de Bavière ;
- 3^o De Sa Majesté le Roi de Saxe ;
- 4^o De Sa Majesté le Roi de Wurtemberg.
- 5^o De Son Altesse Royale le Grand-Duc de Bade ;
- 6^o De Son Altesse Royale le Prince Électoral , co-Régent de Hesse ;
- 7^o De Son Altesse Royale le Grand-Duc de Hesse et au Rhin ;
- 8^o De Son Altesse le Duc de Saxe-Meiningen ;
- 9^o De Son Altesse le Duc de Saxe-Altenbourg ;
- 10^o De Son Altesse le Duc de Brunswick ;
- 11^o De Son Altesse le Duc de Nassau ;
- 12^o De Son Altesse Sérénissime le Prince de Schwartzbourg-Sondershausen ;
- 13^o Du Sénat de la ville libre de Francfort ;

Contre les actes de ratification correspondants de Sa Majesté le Roi des Belges , dont l'un est destiné à la Prusse et dont les douze autres seront immédiatement envoyés , par Monsieur le Baron d'Arnim , aux Gouvernements des Hautes Parties co-intéressées , nommées ci-dessus.

En foi de quoi , ils ont signé le présent procès-verbal d'échange et l'ont revêtu du cachet de leurs armes.

Fait aux jour et an que dessus.

(*Signé*) GOBLET. (*Signé*) ARNIM.

(L. S.) (L. S.)

POUR COPIE CONFORME :

Le Secrétaire Général du Ministère des Affaires Étrangères ,

BARON DE T'SERCLAES.

Annexes au N^o 13.

19
(ANNEXES AU N^o 13.)

Chambre des Représentants.

(SESSION DE 1844—1845)

MÉMOIRE

DU

GOVERNEMENT PRUSSIEN

NOTIFIÉ

AU GOUVERNEMENT BELGE

LE 18 JUILLET 1844.

Par l'office que M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique a adressé, sous la date du 18 mars dernier, à l'envoyé de Prusse, à Bruxelles, la perspective de la conclusion d'un traité de commerce et de navigation entre les États de l'union douanière et la Belgique se trouve, au sincère regret du Gouvernement prussien, indéfiniment reculée. Le système des droits différentiels et l'augmentation des droits de douanes en général, objets qui, en dernier lieu, ont si vivement occupé la Chambre des Représentants et le Gouvernement belges, semblent de nature à éloigner encore davantage l'espoir d'une entente mutuelle propre à rendre plus intimes les relations commerciales entre l'Allemagne et la Belgique.

Dans cet état de choses, le cabinet de Berlin ne croit pas superflu de récapituler la marche des négociations qui ont eu lieu à ce sujet, et d'en placer le résultat sous les yeux du Gouvernement belge. Ce n'est qu'avec un profond re-

gret qu'il se trouve dans la nécessité de faire suivre ce résumé d'une communication dont il a en vain tâché de pouvoir se dispenser, en faisant, à cet effet, tous les efforts possibles auprès du cabinet de Bruxelles.

La Belgique a adopté, à l'égard de la navigation, un système de droits différentiels qui, jusqu'à présent, s'est fait valoir d'une double manière. Les navires belges sont soumis à un droit de tonnage de 0.95.40 fr. par tonneau, à leur première sortie et pareillement à leur première entrée, pendant chaque année, et au moyen de l'acquittement de ce droit, ils sont exempts à la sortie et à l'entrée pour tous les autres voyages qu'ils effectuent dans le courant de la même année, à compter du 1^{er} janvier au 31 décembre. Les navires étrangers, au contraire, à moins que dans les ports de leurs pays respectifs les navires belges ne soient assimilés aux navires nationaux, sont soumis à un droit de 2.22.6 fr. par tonneau, chaque fois qu'ils entrent dans un port belge. De même en Belgique, les navires étrangers sont assujettis à un droit de pilotage plus élevé que les navires belges. Mais, outre ces dispositions différentiels en faveur du *corps* des bâtiments, l'on restitue dans les ports belges un dixième des droits d'entrée et de sortie pour les marchandises qui sont importées par navires nationaux, à moins que l'importation ou l'exportation sous pavillon belge ne se trouve déjà favorisée dans la loi générale du tarif.

Un semblable système existe en Prusse. Les navires étrangers qui ne sont pas assimilés aux nationaux y payent le double des droits de ports et des autres droits qui frappent le corps du bâtiment. Mais en même temps un régime différentiel y est établi par rapport aux cargaisons. Tandis qu'en Belgique chaque objet qui y est importé ou exporté sous pavillon national jouit de l'avantage d'une restitution partielle des droits d'entrée ou de sortie, en Prusse, une ordonnance du 20 juin 1822 porte que les navires étrangers qui ne sont pas assimilés aux navires prussiens, et qui entrent dans un port du pays ou en sortent avec chargement, seront soumis à un impôt particulier sous le nom de : *droit extraordinaire de pavillon*, lequel est à l'entrée de deux thalers et à la sortie d'un thaler pour le last, et qui n'est réduit à la moitié que lorsque le navire n'est pas chargé au delà du quart.

La législation prussienne permet d'assimiler aux navires nationaux, sous le rapport des deux espèces de droits dont on vient de faire mention, les navires de tous les pays qui, de leur côté, traitent les navires prussiens et leurs cargaisons sur le même pied que ceux qui portent le pavillon national. Mais elle ne permet pas d'affranchir du droit extraordinaire de pavillon les navires des États dans lesquels les cargaisons de navires prussiens sont traitées moins favorablement que celles qui y entrent ou en sortent sous pavillon national. Ces dispositions légales ont eu pour résultat une série de traités conclus entre la Prusse et d'autres Gouvernements, traités qui, fondés sur la base d'une réciprocité libérale, ont établi une parfaite assimilation des navires des parties contractantes et de leurs cargaisons.

Par suite d'un arrangement antérieur à l'ordonnance du 20 juin 1822, les droits extraordinaires de pavillon n'avaient, jusqu'en 1833, point été perçus par les navires néerlandais dans les ports de la Prusse, bien que, dans ceux des Pays-Bas, les navires prussiens ne fussent traités à l'égal des navires nationaux que sous le rapport du droit de tonnage, et non pas à l'égard de leurs cargaisons. Ceci n'étant qu'une exception tout à fait spéciale, il n'y avait

aucun motif pour l'étendre également sur le pavillon belge, quoique dans les ports de la Belgique, comme auparavant dans ceux des Pays-Bas, les navires prussiens fussent, sous le rapport du droit de tonnage, assimilés aux navires nationaux. Il fallait, au contraire, aux termes de la loi et en attendant un arrangement ultérieur, placer le pavillon belge en Prusse dans la catégorie des pavillons non favorisés, catégorie dans laquelle, du reste, le pavillon néerlandais est également entré peu de temps après. Néanmoins le Gouvernement belge, se foudant sur ce qu'il avait continué aux navires prussiens les avantages que le Gouvernement des Pays-Bas leur avait accordés par rapport au droit de tonnage, crut, en 1834, et plus tard de nouveau en 1836, pouvoir demander que, par une juste réciprocité, les navires belges fussent admis dans les ports prussiens sur le pied de la nation la plus favorisée, et que notamment ils y fussent affranchis du droit extraordinaire de pavillon. Il ne put être déféré à cette demande. En effet, si la navigation n'avait d'autre but que l'importation et l'exportation des marchandises, il serait satisfait au principe d'une juste réciprocité par l'assimilation des deux pavillons sous le rapport du droit de tonnage et des autres droits qui affectent le corps du navire. Mais le but de la navigation étant précisément le transport des marchandises, et la législation prussienne n'admettant pas le système d'une remise des droits d'entrée et de sortie en faveur des cargaisons des bâtiments nationaux, il était impossible d'admettre la demande belge, et notamment d'affranchir les navires belges du droit extraordinaire de pavillon, attendu que c'eût été amener un état de choses dans lequel une des parties intéressées, la Prusse, assimilerait les navires de l'autre et leurs chargements entièrement aux navires nationaux, et aux chargements de ceux-ci, tandis que l'autre bornerait cette assimilation aux droits de navigation et resterait en droit d'entraver et même d'empêcher totalement la concurrence des navires de la première, en accordant aux chargements que couvre le pavillon national des remises ou d'autres faveurs dont sont exclues les marchandises chargées sur des navires étrangers. Tout ce que, dans ces circonstances, le Gouvernement prussien pouvait faire, c'était de se déclarer prêt à conclure avec la Belgique un arrangement d'après lequel les navires de l'un des deux pays seraient entièrement assimilés aux navires indigènes dans les ports de l'autre, tant sous le rapport des droits de navigation que sous celui des droits sur les marchandises, et non moins en ce qui concerne le cabotage. C'est ce qu'il fit par une note adressée, sous la date du 22 février 1837, à la légation belge à Berlin. Il eut la satisfaction de voir cette base formellement et officiellement acceptée par une note du chargé d'affaires belge, en date du 24 mai 1837. A la vérité, cette note exprime la crainte que l'admission des navires prussiens dans les ports de la Belgique sur le même pied que les nationaux ne soit de nature à faire naître une concurrence très-préjudiciable à la navigation belge. Toutefois, continue-t-elle, voulant donner au cabinet de Berlin une preuve de son *désir de se rapprocher autant que possible de cette liberté de commerce et de navigation*, dont parle la note du 22 février, le Gouvernement du Roi n'a pas hésité à autoriser le *sous-signé à accueillir la proposition ci-dessus rappelée*, en faisant néanmoins exception pour la pêche et pour le commerce du sel.

Malgré cette déclaration, l'ouverture des négociations ultérieures essuya des retards, et ce ne fut qu'au mois d'août 1839 que le chargé d'affaires belge présenta un projet de traité de commerce et de navigation entre la Belgique et la

Prusse. Le Gouvernement prussien était fort disposé à régler ses relations de navigation avec la Belgique dans la même, ou, si c'était possible, dans une plus grande étendue encore qu'il l'avait fait à l'égard des Pays-Bas, par un traité de navigation du 3 juin 1837. Il trouvait donc avec regret, dans le projet belge, différentes restrictions, même au sujet de la navigation directe entre les deux pays, et surtout un manque de dispositions sur la navigation fluviale, quoiqu'il eût été de l'intérêt de la Belgique de s'arranger sur ce point, puisque, dans le traité entre la Prusse et les Pays-Bas, on avait stipulé plusieurs réductions réciproques des droits de navigation sur le Rhin. Outre cela, le Gouvernement du Roi désirait que l'assimilation du pavillon prussien avec celui de la Belgique pour l'importation de produits prussiens en Belgique, fût étendue aux cas où cette importation se ferait des ports de la mer du Nord, qui, quoique n'appartenant pas à la Prusse, servent pourtant, par leur situation et par leurs communications fluviales, à la plus grande partie des États prussiens, de débouchés naturels, par lesquels ils exportent leurs produits et reçoivent leurs besoins, et qui, par conséquent, méritent d'être assimilés en principe aux ports mêmes de la Prusse, ce qui depuis a été pleinement reconnu, principalement de la part de l'Angleterre. Enfin le projet belge, à côté de ce qui regardait la navigation réciproque et les relations qui s'y rattachent, contenait plusieurs propositions sur l'importation et le transit des marchandises en général, ainsi que sur les formalités douanières à établir pour l'importation réciproque des marchandises sur le chemin de fer entre le Rhin et la Belgique, qui alors n'était point encore achevé. Or, de pareilles dispositions ne semblaient guère propres à trouver leur place dans un traité de navigation, qui, par sa nature même, devait exclure des stipulations qui touchaient les intérêts commerciaux de tout le Zollverein. Néanmoins le Gouvernement prussien se déclara prêt à faire de ces points l'objet d'une négociation séparée, mais simultanée, et à les régler d'une manière satisfaisante pour la Belgique.

En partant des points de vue ci-dessus indiqués, un contre-projet de traité de navigation fut remis au chargé d'affaires belge à Berlin, et discuté avec lui non sans espoir de succès. Le changement qui se manifesta bientôt dans les dispositions du Gouvernement belge fut donc fort inattendu. En effet, le contre-projet prussien reposait essentiellement, et notamment sous le rapport de l'assimilation des cargaisons respectives, sur la même base que le Gouvernement belge avait expressément acceptée par la note du 24 mai 1837. Malgré cela, le chargé d'affaires remit, sous la date du 14 janvier 1840, un mémoire aux commissaires prussiens, où il est dit que le contre-projet en question contenait *trop*, si on avait en vue une simple convention de navigation ; *trop peu*, si des questions de douane devaient s'y mêler. « Or, continue ce mémoire, le traité proposé de la part du Gouvernement prussien, à cause de la remise des 10 p. % qu'il stipulait, aurait dû être soumis à la Législature, et il n'a pas paru contenir les compensations nécessaires pour passer heureusement cette épreuve. On a donc pensé, à Bruxelles, qu'il serait plus convenable, dans l'intérêt des deux pays, pour arriver à un arrangement qu'il est dans leurs vœux communs de faciliter autant que possible, d'*élargir* la base de la négociation primitive. Dans ce but, des *études sérieuses* vont être entreprises sur tout ce qui se rattache à l'établissement des rapports commerciaux de la Belgique avec la Prusse et l'Allemagne ; le tarif de l'union des douanes qui se traduit en ce moment aux frais

du Gouvernement belge, sera envoyé à toutes les chambres de commerce, qui seront chargées d'en faire l'objet d'un examen spécial et de proposer ensuite leurs vues sur les *négociations commerciales* que nous aurons à suivre avec l'Union et qui pourront marcher de pair avec la négociation d'une *convention de navigation, sur les bases les plus étendues.* »

En attendant, le mémoire proposa la conclusion d'une *convention purement et simplement de navigation*. Dans le projet de convention, qui y était joint à cet effet, l'assimilation réciproque des navires avec le pavillon national n'était proposée qu'à l'égard des droits de navigation, de sorte que la Prusse aurait admis dans ses ports les navires belges et leurs cargaisons entièrement sur le même pied que les siens, tandis que la Belgique aurait continué à traiter les cargaisons des navires prussiens moins favorablement que celles de ses propres bâtiments.

De cette manière, malgré la meilleure volonté du Gouvernement prussien d'amener une entente, la négociation était, par un détour, replacée dans la même situation où elle s'était trouvée en 1834, et que, de commun accord, on avait quittée en 1837. On plaçait la Prusse dans l'alternative ou d'accepter un traité de navigation sous des conditions auxquelles elle ne pouvait accéder, et que la Belgique avait formellement abandonnées, ou de remettre la négociation d'un tel traité sur une base plus étendue, jusqu'à la négociation simultanée d'un traité de commerce entre le Zollverein et la Belgique, traité que le Gouvernement prussien était entièrement prêt à négocier, mais dont le cabinet belge voulait d'abord faire l'objet de sérieuses études et de propositions ultérieures. Dans ces circonstances, il ne restait au Gouvernement prussien qu'à désirer vivement que celui de Belgique se trouvât bientôt en mesure de formuler ces propositions.

En se référant ici au mémoire détaillé que les commissaires prussiens ont remis à ce sujet au chargé d'affaires belge sous la date du 15 mars 1840, on croit ne devoir rien ajouter, pour démontrer que ce furent les procédés du Gouvernement belge seuls qui empêchèrent la conclusion d'un traité de navigation. Mais il convient de rappeler ici que, malgré cela, le Gouvernement prussien a depuis quelque temps assimilé dans ses ports les navires belges aux navires nationaux, pour ce qui concerne les droits ordinaires de ports et les autres droits qui affectent le corps du bâtiment, en les assujettissant seulement au droit extraordinaire de pavillon, en compensation de la remise de 10 p. % qui, dans les ports de la Belgique, est accordée aux cargaisons des navires belges, mais non pas à celles des navires prussiens.

En abordant maintenant les négociations relatives au traité de commerce avec l'union douanière, proposé par le Gouvernement belge, on prouvera également que ce n'est point la faute de la Prusse et des autres Gouvernements du Zollverein si ces négociations n'ont pas eu le résultat qui, au moins de la part du Gouvernement prussien et des autres membres de l'Union douanière, a été bien sincèrement désiré.

Dans le mémoire susmentionné du chargé d'affaires belge, il avait été dit, par rapport aux études que le Gouvernement belge avait entreprises sur tout ce qui se rattachait à l'établissement des rapports commerciaux entre la Belgique et l'Union, que ces préliminaires *prendraient du temps*. Cela était vrai sous un double rapport. Car d'abord il fallait que le Gouvernement belge prît une décision sur ce qu'il croyait devoir demander au Zollverein, ainsi que sur les concessions qu'il voulait lui offrir en revanche, et puis ce n'était qu'après avoir été

informés par l'organe du Gouvernement prussien des intentions du cabinet de Bruxelles à ce sujet, que les États de l'Union pouvaient en faire l'objet de leurs délibérations et se livrer ainsi à la seconde partie des travaux préparatoires. Après une année d'attente, le Gouvernement prussien crut pouvoir supposer que les recherches faites avec tant de circonspection par le Gouvernement belge avaient amené une décision. Il manifesta donc le désir d'en être informé, ne fût-ce que sous une forme tout à fait confidentielle, afin de pouvoir faire aux États de l'association les communications nécessaires pour l'ouverture des négociations. Ce n'est qu'au mois d'octobre 1841 que l'envoyé belge à Berlin communiqua les points principaux sur lesquels, avant d'entamer la négociation d'un traité de commerce et de navigation, il paraîtrait important de se mettre d'accord, afin de les admettre comme bases fondamentales des négociations à ouvrir. Voici ces points :

« 1^o Une réciprocité complète pour ce qui regarde la navigation directe des navires belges et prussiens de l'un des pays vers l'autre ;

» 2^o L'abolition réciproque absolue ou presque absolue des droits de *transit* pour les marchandises traversant le territoire de l'association allemande ou celui de la Belgique, venant ou allant vers l'un des deux pays, ainsi que l'absence de formalités gênantes ou onéreuses pour les opérations de ce commerce de transit de l'un vers l'autre pays ;

» 3^o La condition réciproque que, dans aucun cas, les marchandises importées de la Belgique dans les États de l'association, ou exportées de ces États en Belgique, par la frontière qui sépare la Belgique de la Prusse, ainsi que les marchandises importées des États de l'association en Belgique ou exportées de la Belgique vers ces États par ladite frontière, ne pourront être soumises à des droits autres ou plus élevés que les marchandises importées dans les États de l'association (ou en Belgique) ou qui en sont exportées par toute autre voie ;

» 4^o Des concessions réciproques et équivalentes sur les droits de douane existants, relativement à quelques articles à désigner ultérieurement. »

La manière dont le cabinet de Berlin se prononçait sur ces propositions, dans une note du 7 novembre 1841, ne pouvait laisser de doutes au Gouvernement belge qu'on ne fût en général disposé à accéder aux bases proposées, quoique, par rapport au second point, on fût obligé de faire observer qu'il ne serait pas possible d'étendre les concessions qui seraient peut-être accordées au transit par le territoire du Zollverein entre le Rhin et la frontière belge, indistinctement à toutes les marchandises qui, en venant de la Belgique ou en y allant, passeraient le territoire de l'Union en d'autres directions. Toutefois, le quatrième point, en ne parlant que de concessions réciproques relativement à quelques articles *à désigner ultérieurement*, prouva au Gouvernement prussien, à son grand regret, que les recherches belges, qui semblaient cependant devoir s'occuper de préférence de ces concessions réciproques, n'étaient point encore terminées. Or, comme les quatre points proposés formaient, d'après les intentions du Gouvernement belge, un ensemble, on devait se borner à déclarer qu'on attendrait ses propositions spéciales au sujet des concessions en question.

Quatre mois se passèrent de nouveau, pendant lesquels le Gouvernement prussien attendait en vain une communication de celui de Belgique. Enfin, au mois de mars 1842, l'envoyé belge à Berlin, sans faire mention de la réponse que devait encore son Gouvernement, et en se référant seulement aux bases pré-

liminaires proposées par lui au mois d'octobre 1841, déclara que l'assimilation des navires prussiens et nationaux dans les ports belges, par rapport aux droits de tonnage, n'étant justifiée que par l'attente de négociations et de la conclusion d'un traité, ne pourrait plus être très-longtemps prolongée, et que, par conséquent, le Gouvernement belge désirait savoir dans quel délai il était présumable que la résolution des États de l'Union sur les propositions faites à ce sujet par la Belgique pourrait être notifiée.

En regard des intérêts majeurs qui se rattachaient à cette affaire, et pour la préserver de toute perte inutile de temps, le Gouvernement prussien crut devoir en faire un objet de délibération entre les États du Zollverein au congrès qui se réunit chaque été pour discuter des questions importantes touchant l'Union. L'envoyé belge en fut informé par une note verbale du 28 du même mois. Tout en y déclarant que le Gouvernement prussien ne négligerait rien pour assurer à cette discussion un résultat satisfaisant, on y exprima itérativement le désir de recevoir le plus tôt possible la communication que le Gouvernement belge s'était réservé de faire au sujet des concessions réciproques qui devraient entrer dans le cercle des négociations. Mais, afin de donner au cabinet de Bruxelles une preuve de bonne volonté, quand même une entente sur ces concessions ne pourrait être obtenue de si tôt, on se déclarait prêt à limiter provisoirement les négociations aux droits de transit, et à ouvrir même sans délai celles sur un traité de navigation.

Quant à ce dernier, la note de l'envoyé belge du 1^{er} octobre 1841, en ne parlant que de la réciprocité « entre les navires belges et prussiens, » semblait avoir laissé douteux si le Gouvernement belge désirait conclure un traité de navigation avec l'union douanière ou seulement avec la Prusse. On demanda donc à connaître ses intentions à cet égard.

La réponse de l'envoyé belge du 24 mai 1842 disait, sous ce rapport, que le Gouvernement belge ne désirait pas séparer dans la négociation les stipulations relatives à la navigation et celles concernant le commerce, son intention étant, au contraire, en ouvrant la négociation d'un traité entre la Belgique d'une part, et les États formant l'association allemande d'autre part, d'y comprendre à la fois les stipulations commerciales et celles relatives à la navigation, dès que les bases de négociation auraient été acceptées par les États de l'association, telles qu'elles avaient été posées dans la note du 1^{er} octobre 1841, ou avec les modifications que, d'un commun accord, il serait reconnu nécessaire d'y apporter. La proposition, faite dans la note prussienne du 28 mars, de restreindre provisoirement la partie commerciale de la négociation aux stipulations sur le transit, ne fut point accueillie par le Gouvernement belge. Mais il crut satisfaire au besoin de faire enfin, de son côté, des propositions sur les concessions réciproques de tarif, en désignant, « par exemple, pour le Zollverein, l'abolition du droit de sortie sur la laine brute et une réduction notable des droits d'entrée sur les fers et les fils de lin, » et, pour la Belgique, « une réduction importante sur les droits qui frappent les vins et les soieries d'Allemagne. » En outre, la note belge demandait des compensations pour le maintien des faveurs spéciales et exceptionnelles qui avaient été accordées à quelques produits du grand duché de Luxembourg, par la loi belge du 6 juin 1839, et elle désignait à cet effet les fers du Luxembourg, les tissus de laine et les moutons. »

Ces propositions devaient donner lieu au Gouvernement prussien à bien des

observations. Pour ce qui regardait le maintien de la loi du 6 juin 1839, on était loin de révoquer en doute que cette mesure ne fût conforme à l'intérêt local d'une partie de l'association douanière. Mais, de l'autre côté, il ne fallait pas non plus oublier qu'elle offre aussi des avantages au Luxembourg belge, et surtout que la plus importante concession que cette loi accorde est attachée à la condition que la sortie des laines et minerais de fer du grand duché de Luxembourg par la frontière belge ne sera ni prohibée ni assujettie à aucun droit de douane.

Quant aux concessions réciproques de tarif, une grande disproportion entre les demandes et les offres belges était évidente. Une *réduction* du droit de sortie sur la *laine* aurait déjà entraîné pour le Zollverein de notables sacrifices tant financiers qu'industriels; à plus forte raison, *l'abolition* de ce droit n'eût point été à justifier; surtout à l'égard d'un État qui, de son côté, perçoit, en faveur de ses fabriques, un droit exceptionnel très-élevé sur le transit des draps et des casimirs: quant à la réduction notable des droits d'entrée sur les *fers*, l'importation des fontes dans le Zollverein est jusqu'à présent entièrement exempte de droits, tandis que celle du fer ouvré y est à son entrée en général moins fortement imposée qu'en Belgique. Le Gouvernement belge n'ignorait pas que les conjonctures défavorables qui existent en Belgique pour la production des fers, et qui y ont provoqué depuis quelque temps l'augmentation du droit d'entrée sur les fontes jusqu'au double, ont également lieu en Allemagne, et que les industriels y réclament avec la même urgence une protection plus élevée contre l'entrée des fers étrangers. Dans de telles circonstances, les Gouvernements de l'Union n'auraient pu aborder la question de la possibilité de favoriser les fers belges, qu'autant qu'ils se seraient décidés à augmenter les droits d'entrée sur les fers en général, et que, en revanche d'une faveur si considérable, ils auraient pu compter, de la part de la Belgique, sur des compensations également considérables au profit de l'une ou de l'autre branche de l'industrie du Zollverein. La demande enfin d'une réduction notable sur les *fils de lin* était inattendue de la part d'un Gouvernement qui, non-seulement avait, par l'arrêté du 26 juillet 1841, frappé le commerce prussien d'une forte augmentation de droit d'entrée sur les fils de lin même, mais qui encore, malgré les représentations pressantes du Gouvernement prussien, venait de promulguer la loi du 25 février 1842, par laquelle la toile grosse avait été beaucoup plus fortement imposée, et qui, en portant les droits sur la passementerie et la rubanerie de lin, laine, coton et demi-soie de 6 p. % à 30 ou à 40 p. % de la valeur, fermait presque entièrement à ces articles de l'Allemagne, le débouché que jusque-là ils avaient trouvé en Belgique.

En comparant avec des demandes d'une telle portée les concessions offertes en retour, on ne saurait que les trouver très-insignifiantes et hors de toute proportion. Le vin allemand est un article peu recherché en Belgique, parce que le goût général s'y est déclaré pour les vins de France. Tandis que celle-ci importe en Belgique plus de 80,000 hectolitres de ses vins par an, l'Allemagne lui en envoie à peine 3,000, et il n'est guère probable que cette consommation fût notablement augmentée par des avantages spéciaux accordés à l'importation des vins allemands en Belgique. Il en est de même des soieries. Une réduction des droits d'entrée n'en attirerait guère une quantité beaucoup plus grande vers ce

pays, où, du reste, la fabrication de soie d'Allemagne et celle de France trouvent leur marché pour des articles tout à fait différents.

Malgré tout cela, le Gouvernement prussien fit des démarches nécessaires, afin de soumettre à la délibération commune des États de l'union douanière la conclusion d'un traité de commerce et de navigation avec la Belgique. Mais, avant même que le congrès douanier de l'année 1842 pût s'en occuper, il arriva un événement qui ne pouvait rester sans influence sur les négociations qui allaient s'ouvrir. La Belgique conclut avec la France la convention de commerce du 16 juillet 1842. Elle renversa par là la base qu'au mois d'octobre 1841, elle avait proposée à la Prusse. Car il est évident qu'elle s'était mise hors d'état de remplir l'art. 3 de cette base après avoir contracté, à l'égard de la France, l'obligation de maintenir les droits d'entrée sur les fils et tissus de lin ou de chanvre, importés de France par la frontière limitrophe des deux pays, tels qu'ils existaient lors de la conclusion de la convention, mais d'appliquer à l'entrée de ces mêmes articles par les frontières autres que celles limitrophes, des droits semblables à ceux qui étaient ou pourraient être établis par le tarif français aux frontières analogues. Outre cela, le Gouvernement belge lui-même s'était créé une difficulté de plus, par rapport à sa proposition d'accorder, en conformité de l'art. 4 des bases du mois d'octobre 1841, au Zollverein une *réduction importante* sur les vins et soieries allemands, proposition sur laquelle, du reste, comme il est dit plus haut, l'Union ne se fait pas illusion. Car, tout en accordant à la France pour ses vins et soieries une réduction qui n'était point encore très-importante, il s'était obligé à ne pas admettre en Belgique les vins et soieries d'une autre provenance à des conditions *plus* favorables que ceux de la France.

La convention du 16 juillet aurait donc mis les plus grands obstacles à la négociation d'un traité entre le Zollverein et la Belgique, si le Gouvernement belge, en appréciant la situation que cette convention avait faite aux pays respectifs, n'avait pas publié son arrêté du 28 août 1842, par lequel les réductions accordées aux vins et soieries de France étaient provisoirement, et, sauf une prolongation ultérieure, étendues aux vins et soieries de provenance allemande jusqu'au 1^{er} juillet 1843. C'est cet arrêté qui engagea les États de l'Union à continuer à la conférence de Stuttgart leurs délibérations sur le traité de commerce et de navigation, et à informer le Gouvernement belge, au mois de novembre 1842, par l'organe du cabinet prussien, qu'on était prêt à ouvrir les négociations, et qu'on désirait le plus tôt possible voir munir l'envoyé belge à Berlin des instructions nécessaires à cet effet. A cette ouverture on répondit en déclarant qu'on était occupé de cette affaire. Mais peu de temps après, l'envoyé belge quitta Berlin en congé, et dans la séance de la Chambre des Représentants du 9 janvier 1843, un Ministre belge, en parlant du rapport de la commission de l'enquête commerciale, s'exprima, d'après le *Moniteur belge*, dans les termes suivants : « Je désire que la discussion soit aussi prochaine que le permettront les travaux de la Chambre. Cette discussion, il faut bien le reconnaître, tient en suspens plusieurs négociations commerciales. *Il est presque impossible de traiter avec la Prusse, sans que la question pendante devant la Chambre soit décidée : il y aurait imprudence à le faire ; ce serait se placer dans une fausse position.* »

Malgré ces paroles, le Gouvernement prussien ne crut pas devoir faire cesser

ses efforts avant que le cabinet de Bruxelles ne lui eût formellement déclaré l'impossibilité d'entamer pour le moment la négociation. Il se décida donc à effectuer provisoirement la réduction sur le transit par le chemin de fer entre Cologne et la frontière belge, réduction que le Gouvernement belge désirait si vivement. L'envoyé de Prusse à Bruxelles informa, par une note du 17 mars 1843, le cabinet belge de cette mesure, comme d'un témoignage éclatant du « vœu sincère du Gouvernement prussien d'activer les relations commerciales entre les deux pays, donné dans la juste attente que de son côté le Gouvernement belge ne ferait rien qui altérât le *statu quo* commercial au détriment de la Prusse et des autres États du Zollverein, en ajoutant en même temps que le vœu que son Gouvernement formait pour l'établissement de relations plus intimes entre les deux pays, le portait, en outre, à demander que les négociations ouvertes par le Gouvernement belge pour un traité de commerce et de navigation avec le Zollverein fussent promptement reprises. »

Pour faciliter sous ce dernier rapport toute accélération possible, le Gouvernement prussien, en l'absence de l'envoyé belge de Berlin, fit proposer, sous la date du 24 avril 1843, à M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, de transporter le siège des négociations à Bruxelles. La réponse de M. le comte Goblet, en date du 3 mai 1843, semblait satisfaisante. Quelques jours plus tard, il porta verbalement à la connaissance de l'envoyé de Prusse que S. M. le Roi des Belges avait daigné le déléguer comme plénipotentiaire pour traiter de cet objet; après quoi le baron d'Arnin reçut également sans délai les pleins pouvoirs et les instructions nécessaires. Il n'hésita pas à donner connaissance de ces instructions à M. le plénipotentiaire belge avec la franchise qui ne pouvait qu'être favorable au succès de la négociation. Pour des concessions réciproques considérables par rapport aux droits d'entrée, le moment semblait peu opportun, surtout pour le Gouvernement belge, qui, en présence de l'enquête commerciale et industrielle, devait être gêné dans les offres aussi bien que dans les demandes qu'il aurait voulu faire au Zollverein au sujet des modifications à apporter aux tarifs respectifs. Même les concessions pour les vins et soieries de l'Allemagne, auxquelles le Gouvernement belge s'était déclaré disposé au mois de mai 1842, et que pourtant l'union douanière n'aurait pas pu juger suffisantes pour s'imposer l'important sacrifice d'une réduction sur les fers belges, avaient perdu leur prix, comme il a été démontré plus haut. Néanmoins, si de part et d'autre le désir de vivifier par un traité les relations commerciales entre les deux pays était sincère; il paraissait y avoir de quoi jeter de bons fondements sur lesquels on aurait pu continuer plus tard. A cet effet, il fallait seulement n'exiger ni d'un côté ni de l'autre de sacrifier des intérêts qu'il y avait de puissants motifs de ménager; il ne fallait pas non plus trop vouloir, dès le principe, mais faire aussi, dans le développement ultérieur des relations réciproques, leur bonne part à l'avenir et à l'expérience, qui n'auraient pas manqué de répandre plus de lumière sur la nature des désirs et des besoins respectifs et sur les moyens d'y satisfaire.

Le transit par le territoire du Zollverein lui offre un moyen efficace pour favoriser la Belgique par rapport aux produits qu'elle exporte et à ceux dont elle a besoin. On était donc prêt à lui assurer par le traité, la réduction au *minimum* provisoirement accordée au transit sur le chemin de fer rhénan. Il importe de faire remarquer ici que le Gouvernement belge se trouverait dans

une erreur qui pourrait entraîner des conséquences fâcheuses, s'il croyait que le propre intérêt du Gouvernement prussien l'empêchât de modifier cette réduction. On était prêt, en outre, à accorder la même réduction au transit par tous les chemins de la frontière belge jusqu'au Rhin, et l'on voulait même assurer de notables facilités au transit qui, en venant de la Belgique ou en y allant, outre-passe les deux rives de ce fleuve. En compensation de ces concessions importantes pour la Belgique, et comme celle-ci favorise, dans son propre intérêt, le transit en général, le Zollverein ne lui demandait que quelques réductions de tarif pour le transit, par exemple sur les draps et les casimirs, et puis quelques facilités au sujet des formalités douanières. Pour le reste, afin de ne pas exiger de la Belgique des sacrifices qu'il lui fût difficile de supporter, on ne proposait principalement que de fixer par un traité, le *statu quo* introduit par les lois du 5 juin 1839, concernant le remboursement du péage sur l'Escaut, et du 6 du même mois, portant des modifications au tarif de douanes sur les frontières du Luxembourg, ainsi que par l'arrêté du 28 août 1842. La loi du 25 février de la même année ayant fixé en Belgique, au profit des fabricants belges, le droit d'entrée d'une certaine quantité de fils de Westphalie et de Brunswick, servant à la fabrication des coutils et des toiles à carreaux, au droit de 5 centimes par 100 kilogrammes, on désirait que cette mesure reçût également la sanction du traité. De plus, on désigna quelques autres réductions, que la Belgique semblait pouvoir facilement accorder, et parmi lesquelles la Prusse attachait surtout beaucoup de prix à un dégrèvement de la passementerie et de la rubanerie, qui, en 1842, avaient été si fortement imposées, ainsi qu'à une diminution du droit de sortie sur l'écorce non moulue à faire tan, qu'un arrêté du 9 mai 1843 venait de grever encore plus qu'auparavant. Quant à la loi du 6 juin 1839, le Zollverein était prêt à assurer aux laines, minerais et fontes de fer, la libre sortie du grand-duché de Luxembourg, ainsi qu'à accorder à un nombre de moutons encore à fixer, la libre entrée de la Belgique dans ce même grand-duché.

On ne saurait contester que de semblables stipulations réunies à un arrangement sur la navigation maritime et fluviale, ainsi qu'aux mesures également proposées pour empêcher la fraude en matière de douanes, auraient bien été de nature à exercer une influence favorable sur les relations commerciales entre les deux pays.

Malheureusement, le Gouvernement prussien s'était trompé sur l'accueil auquel il s'était attendu pour des dispositions aussi conciliantes. Dès le commencement de la négociation, le Gouvernement belge avait donné à entendre qu'il s'agirait surtout de savoir quelles étaient les dispositions du Zollverein au sujet de la réduction des droits d'entrée sur les fers et des droits de sortie sur les laines. Mais on avait cru que les difficultés que les réclamations des industriels belges faisaient éprouver à ce Gouvernement, à faire au Zollverein de notables concessions de tarif, l'engageraient à ne pas revenir sur ces deux points. Quant au premier, il était impossible de le concéder ou de promettre seulement pour l'avenir à la Belgique, des avantages pour l'importation de ses fers, supposé même qu'elle répondit par des facilités analogues à une si importante concession. Car l'état de souffrance de l'industrie des forges dans l'Union allant toujours croissant, la demande d'une imposition plus forte des fers étrangers réclamait un examen consciencieux, et formait justement l'objet de sérieuses délibérations

entre les Gouvernements associés. La Prusse se refusa toujours à croire que le Gouvernement belge pût voir dans l'impossibilité d'obtenir des concessions pour des fers, un motif pour ne point conclure avec l'Union allemande, un traité qui, quoique sur une base moins large, devait assurer au commerce belge de notables avantages, tandis que les États et l'Union s'abstenaient de toute prétention qui aurait causé au cabinet de Bruxelles de sérieuses difficultés, et se bornaient à demander principalement le maintien du *statu quo* déjà établi par quelques dispositions favorables de la législation belge. Un office du plénipotentiaire belge, en date du 29 juin 1843, fit cesser toute illusion à cet égard. On y donna à entendre que le Gouvernement belge considérait les concessions qu'il demandait « comme devant faire la compensation du maintien des avantages de commerce et de navigation dont profitait déjà le Zollverein, et des concessions nouvelles qui auraient pu y être ajoutées. » On y déclara « qu'il n'était pas possible à ce Gouvernement d'admettre la discussion sur les bases proposées, et qu'il s'agirait, afin de pouvoir reprendre la négociation, de rechercher de commun accord les conditions nouvelles qui pourraient faire la matière d'un arrangement autre que celui primitivement conçu. »

Cette déclaration aurait pu être regardée comme équivalant à une rupture ouverte de la négociation. En ne voulant accorder, en compensation des concessions pour ses fers, que le maintien des avantages dont profitait déjà le Zollverein, le Gouvernement belge se mettait en contradiction évidente avec l'article 4 de la base qu'il avait proposée, et où il est question de concessions réciproques et équivalentes sur les *droits de douane existants*. base que, du reste, comme on l'a démontré plus haut, il avait lui-même déjà détruite dans son ensemble. La reprise des négociations sous des conditions nouvelles, semblait fort douteuse, car le Gouvernement belge penchait de plus en plus vers l'augmentation des droits d'entrée sur les produits étrangers, comme il le prouvait par l'arrêté du 14 juillet 1843, qui, par une imposition plus forte des fils de laine, tapis, tissus de laine, etc., portait une nouvelle atteinte au commerce entre le Zollverein et la Belgique. Malgré tout cela, la Prusse ne laissa point passer l'occasion qu'offrait le congrès douanier de l'automne passé, pour entrer de nouveau avec ses co-associés en délibération sur la situation de cette affaire. On se décida à offrir au Gouvernement belge une réduction de 50 p. % du droit de sortie sur les laines, et pour ne pas lui demander en revanche de cette condition des équivalents, que par tel ou tel motif il ne pourrait pas accorder, on abandonnait à lui-même la proposition de ces équivalents, en se bornant à indiquer une série d'articles pour lesquels un dégrèvement serait agréable au Zollverein. En informant M. le comte Goblet, sous la date du 21 octobre 1843, que le Gouvernement prussien était prêt à admettre une réduction sur les laines comme une des bases des négociations, M. le baron d'Arnim l'invita à rouvrir celles-ci sans délai.

Dans sa réponse du 31 octobre, M. le plénipotentiaire belge déclara à ce sujet « que son Gouvernement se plaisait à considérer l'avis qui lui avait été donné, comme un acheminement à la levée des obstacles qui avaient arrêté jusque-là la négociation, mais que le conseil ne saurait se résoudre à entrer dans la discussion des questions qui se rattachent à la conclusion d'un traité, aussi longtemps que le Gouvernement prussien n'aurait pas fait connaître qu'une résolution favorable avait été prise relativement à la question des fers. »

Il a déjà été donné à entendre plus haut, que l'Union ne se trouverait dans la possibilité d'accorder quelques avantages aux fers belges, que tout au plus si elle se décidait à augmenter les droits d'entrée sur les fers étrangers en général. Quoique même dans ce cas, il n'eût jamais été admissible d'exempter *entièrement* les fers belges d'une telle mesure générale, on aurait peut-être pu, dans certaines limites, les frapper d'une augmentation *moins* forte des droits d'entrée. Le congrès douanier de l'année passée s'était non-seulement occupé de la question principale, mais aussi des modalités d'une mesure éventuelle en faveur de la Belgique, et des équivalents que celle-ci devrait accorder. Mais la question principale n'avait point été décidée, et ne put pas même être résolue pendant les premiers mois de l'année courante. La Prusse persistait à supposer au Gouvernement belge des dispositions assez conciliantes pour que, voyant l'impossibilité où se trouvait le Zollverein de lui faire des concessions pour les fers, il ne ferait plus de ces dernières une condition *sine quâ non* de la négociation. Néanmoins, il semblait nécessaire d'éclaircir enfin définitivement la question de savoir si la conclusion d'un traité de commerce et de navigation entre l'Union douanière et la Belgique était encore possible. A cet effet, le baron d'Arnim s'adressa de nouveau au comte Goblet, sous la date du 4 mars dernier, et l'invita itérativement à rouvrir la négociation. Dans sa réponse du 18 du même mois, le plénipotentiaire belge déclara : « Que le cabinet de Bruxelles ne pourrait s'engager dans cette voie, qu'autant qu'il aurait au préalable reçu l'assurance que rien ne s'opposait à ce que le traité éventuel à conclure contînt la garantie que les fontes et les fers belges seraient exceptés, pendant la durée du traité, *de tout droit nouveau ou de toute élévation* des droits existants qui pourraient être établis à l'entrée des États du Zollverein. »

Cette déclaration a dû mettre un terme à tous les efforts que, jusque-là, le Gouvernement prussien avait faits, au nom des autres membres de l'Union. A la vérité, la question de l'imposition future des fers à l'entrée du Zollverein, avait été, dans l'intervalle, résolue d'une manière qui lui aurait permis d'accorder quelques avantages aux fers belges. Mais la condition énoncée dans l'office du 18 mars est tellement exorbitante, que même les compensations les plus importantes ne pourraient jamais décider les Gouvernements de l'Union à l'admettre. En effet, le Gouvernement belge qui protège lui-même ses fers aussi à l'égard de l'Allemagne, par un droit d'entrée de 5 fr. par 100 kil. sur les fontes, répond bien peu à l'équité et aux égards auxquels on aurait dû s'attendre de sa part pour plusieurs États du Zollverein qui, par rapport au triste état de leurs forges, se trouvent dans une situation analogue à la sienne, en demandant au Zollverein de laisser entrer les fontes belges sans aucun droit de douane, et de ne pas augmenter pour son fer en barres un impôt qui dépasse à peine la moitié de celui de fr. 12 70 c^s dont cet article est grevé en Belgique.

Le Gouvernement prussien et les autres États de l'Union doivent donc considérer la négociation comme épuisée. Mais ils ont l'intime conviction, et tout ce qui précède la justifie suffisamment, que ce n'est pas eux qui ont été en défaut pour amener une entente conforme aux intérêts des deux parties, mais que le Gouvernement belge, de même qu'il s'était vu forcé à abandonner les propositions qu'il avait faites lui-même pour un traité de navigation avec la Prusse, a également rencontré pendant la négociation avec le Zollverein qu'il avait commencée de bonne foi, des difficultés inséparables du système commercial

vers lequel il tend , et qui ont exercé une influence de plus en plus décisive sur la marche et l'issue de cette négociation.

Le Zollverein ne peut voir qu'avec un vif regret un pareil résultat des efforts de plusieurs années. Ce n'est pas qu'il se voie trompé dans l'attente de quelques avantages commerciaux ; mais il espérait trouver dans le traité projeté la preuve que le Gouvernement belge attache du prix à ses relations commerciales avec l'Allemagne, et sous ce rapport il a été encore plus péniblement affecté par une mesure qui a une portée plus significative que le refus d'un traité de commerce , en ce qu'elle est une véritable hostilité commerciale.

Par l'arrêté du 28 août 1842, S. M. le Roi des Belges avait provisoirement assimilé jusqu'au 1^{er} juillet 1843 les vins et soieries d'Allemagne à ceux de France. Cette assimilation fut prolongée par l'arrêté du 27 juin 1843 jusqu'au 1^{er} novembre de la même année, et par celui du 5 novembre 1843 jusqu'au 31 mars 1844. Mais les représentations du Gouvernement prussien n'ont pas réussi à la faire prolonger au delà de ce terme. Elle est expirée le 1^{er} avril de cette année, et le Zollverein est, à l'égard de la Belgique, replacé dans la position où il se trouvait lors de la conclusion de la convention du 16 juillet 1842, entre la Belgique et la France. Et quelle avait été cette position ? L'Allemagne était vivement blessée par la Belgique dans ce qui concernait leurs rapports réciproques de commerce et de voisinage. Par la convention avec la France, le Gouvernement belge avait adopté les droits prohibitifs du tarif français sur les fils et tissus de lin à l'égard de tous les pays, à l'exception de la France, pour laquelle il conservait les positions moins élevées de son propre tarif, et il avait même contracté l'obligation de prohiber le transit des toiles étrangères par le territoire belge vers la France. De cette manière, il avait non-seulement placé l'importation linière de l'Allemagne en Belgique en désavantage à l'égard de celle de la France, mais il s'était en même temps prêt à avancer, quant aux fils et tissus de lin, le système prohibitif de la France, qui pèse déjà sur l'Allemagne jusqu'à la frontière germano-belge. Par la même convention, la Belgique accordait encore des facilités aux vins et au tissu de soie de France, sans compensations et seulement pour être exempté de l'ordonnance linière du 26 juin 1842. On n'a pas besoin de prouver que la position de plus en plus défavorable qui résultait de cette convention pour les fils et tissus de lin allemands, sans être provoquée par aucune mesure du Zollverein, était de nature à blesser vivement celui-ci. Voici en quels termes un Ministre belge l'a explicitement reconnu, quoique avec beaucoup de réserve, lorsqu'au mois de décembre dernier, le Gouvernement fut attaqué à la Chambre des Représentants sur la prolongation de l'arrêté du 28 août : « Nous avons, dit-il, accordé ces avantages à l'Allemagne, par l'arrêté royal du 28 août 1842, qui, depuis, a été renouvelé deux fois. Je demanderai à l'honorable préopinant quel acte d'hostilité l'Allemagne avait posé contre nous à cette époque ? Avait-elle changé son tarif à notre désavantage ? Non. A cette époque, il n'y avait eu aucun changement dans son tarif des douanes. Cependant, par la convention du 16 juillet, nous étions venus changer notre *statu quo* vis-à-vis de l'Allemagne. Nous avions, en vertu de cette convention, transporté sur la frontière germano-belge le tarif quasi prohibitif de France à l'égard de l'industrie linière. Nous avons provisoirement accordé les mêmes avantages à l'Allemagne, nous les avons accordés dans l'attente des résultats des négociations ouvertes avec ce pays. Nous les avons aussi accordés parce que nous venons de changer le *statu*

quo de notre tarif contre l'industrie linière de l'Allemagne. Et, Messieurs, il y a plus : la convention du 16 juillet est un acte tout nouveau dans la diplomatie commerciale ; c'est la première convention par laquelle la Belgique nouvelle, le Gouvernement de la Belgique indépendante, faisait une convention de droits différentiels avec un autre État. Il importait, Messieurs, d'enlever, ne fût-ce même que momentanément, à cet acte, ce qu'il avait pu avoir d'*hostile* à d'autres pays. »

En effet, les États de l'Union pouvaient et devaient considérer la convention avec la France comme une grave lésion de leurs intérêts, comme une véritable hostilité commerciale, contre laquelle, d'après leur législation douanière, ils auraient dû recourir à des représailles. Or, pour celles-ci, le fer belge se présentait en première ligne. Le Gouvernement prussien avait donc à peine appris la conclusion de la convention du 16 juillet, que, avant même qu'elle ne fût ratifiée, il fit faire à Bruxelles les représentations les plus pressantes, en déclarant en même temps que, si l'on n'y faisait pas droit, il ne resterait au Zollverein que de répondre aux mesures si préjudiciables aux fils et tissus de lin allemands par des représailles sur les fers de la Belgique. On se réfère ici aux négociations qui ont eu lieu à ce sujet. Elles n'étaient que verbales et confidentielles, mais la Prusse ne les croyait pour cela pas moins obligatoires. Elles eurent le résultat, que la Prusse consentit à s'abstenir de représailles contre les fers belges, mais qu'en revanche le Gouvernement belge s'engagea à étendre sans délai aux vins et soieries d'Allemagne les concessions que la convention avait stipulées pour ceux de France. Le cabinet de Bruxelles connaît parfaitement l'influence que ces arrangements confidentiels ont eue sur la loi du 6 août, qui approuve la convention du 16 juillet, et qui, dans son article 1^{er} porte, que « le Roi, *dans l'intérêt du pays*, pourra étendre à d'autres États les réductions stipulées par l'art. 2 de ladite convention. »

Le Gouvernement belge remplit son engagement par l'arrêté du 28 août, et quoique celui-ci n'ordonnât que *provisoirement* et en *attendant le résultat des négociations* ouvertes avec l'Allemagne, l'application des réductions résultant de l'art. 6 de l'arrêté royal du 12 août courant, aux vins et soieries de provenance allemande, le Gouvernement prussien, « par égard pour la situation de celui de Belgique, ne crut pas devoir relever cette déviation de ce qui avait été convenu. »

Le véritable état de la question dont il s'agit ne pouvait donc point échapper au cabinet de Bruxelles. Aussi le Ministre qui alors avait le portefeuille des Affaires Étrangères l'appréciait-il bien dans le passage suivant d'un discours, qui, dans son ensemble, il est vrai, avait le but de représenter les dispositions de l'arrêté comme dépendantes du résultat des négociations. « L'honorable M. Desmet, dit le Ministre belge, a parlé de l'industrie métallurgique; il a exprimé le regret qu'elle n'ait pas fait l'objet de compensations aux avantages que l'arrêté du 28 août concède à l'Allemagne. Mais, Messieurs, je vous le demande *dans l'intérêt de cette industrie même, n'était-il pas à craindre si nous avions laissé l'Allemagne, sans y être obligés, sous le coup d'une mesure exceptionnelle, qu'elle ne fût amenée de son côté à prendre aussi une mesure exceptionnelle contre nos fontes, nos fers, etc.?* Alors, au lieu de procurer à l'industrie métallurgique le soulagement que l'honorable M. Desmet voudrait lui procurer et que je cherche comme lui, nous eussions été la cause des rigueurs qui au-

raient hâté la ruine de cette industrie si importante et si précieuse pour le pays. »

Le Gouvernement belge ne croira certainement pas s'être imposé un sacrifice quelque peu important par les concessions qu'accordait l'arrêté du 28 août. Aussi la Prusse ne se fit-elle aucune illusion sur la portée matérielle des avantages qu'elle venait d'obtenir pour les vins et soieries d'Allemagne. Ce point a déjà été plus longuement traité dans une autre partie de ce mémoire. Mais on croyait devoir quelques égards à la situation difficile dans laquelle la Belgique s'était placée par la convention avec la France, et c'est ce motif seul qui déterminait le Zollverein à s'abstenir de mesures d'ailleurs parfaitement justifiées, mais dirigées contre l'industrie belge, et à se contenter d'une concession qui lui donnait du moins une espèce de satisfaction morale, en prouvant publiquement que le Gouvernement belge ne voulait pas exclusivement favoriser l'un de ses voisins, mais conserver également un caractère amical à ses relations commerciales avec l'Allemagne. Sous ce dernier rapport, le Zollverein vit avec beaucoup de regret que le Gouvernement belge commençait à se prêter plus difficilement à la prolongation de l'arrêté du 28 août, qu'il voulait la faire dépendre de conditions nouvelles, et surtout de la conclusion du traité, à laquelle cependant il mettait lui-même des obstacles par des prétentions exagérées; enfin, que l'envoyé de Prusse à Bruxelles s'était vu forcé de faire précéder le dernier arrêté de prolongation du 5 novembre de l'année passée, d'un office en date du 21 octobre qui rappelait sérieusement l'éventualité de représailles, dans le cas où les concessions en question seraient retirées.

Cette circonstance fournit aux États de l'Union l'occasion de délibérer sur ce qu'ils auraient à faire si le Gouvernement belge se décidait effectivement à faire cesser les conditions qui seules avaient engagé le Zollverein à ne pas répondre par des mesures analogues au tort qu'on lui avait fait. Le résultat de cette délibération a été la décision unanime que voici :

« Les fontes de fer de toute espèce ainsi que les autres espèces de fer désignées sub littera *A* de la position *B* de la seconde partie du tarif de l'association, si elles entrent de la Belgique par terre ou par le Rhin dans le territoire de l'Union, payeront pour le moment un droit exceptionnel de 5 silbergros par quintal; de même le fer en barres, ainsi que les autres espèces de fer et d'acier classifiées au même endroit du tarif de l'Union sub littera *B*, si elles entrent par les mêmes voies dans le Zollverein, seront assujetties à une augmentation du droit d'entrée d'un demi-thaler par quintal; enfin, dès que l'augmentation générale, déjà arrêtée du droit d'entrée sur ces articles, sera mise à exécution, ils payeront, à leur entrée en Belgique, par terre et sur le Rhin, 50 p. % de droits de plus. »

En remplissant le pénible devoir d'informer le Gouvernement belge d'une décision à laquelle l'union douanière s'est vue forcée par les circonstances, il ne reste au cabinet de Berlin « qu'à exprimer son vif et sincère désir, que celui de Bruxelles veuille bientôt mettre le Zollverein en état de révoquer une mesure à laquelle il ne s'est décidé qu'avec beaucoup de regrets. »

RÉPONSE

DU

GOVERNEMENT BELGE

NOTIFIÉE AU CABINET DE BERLIN LE 19 AOÛT 1844.

La légation de Prusse, à Bruxelles, a fait parvenir au Gouvernement belge, sous la date du 16 juillet 1844, un mémoire qui a pour objet de faire connaître la résolution prise par le Zollverein de frapper d'une surtaxe exceptionnelle les fontes et les fers belges.

A cette occasion, le cabinet de Berlin a cru devoir présenter un historique des négociations, en attribuant l'insuccès qu'elles ont eu à la conduite tenue par la Belgique.

Le Gouvernement belge ne peut accepter ni une semblable interprétation, ni une semblable responsabilité; il se croit en outre autorisé à protester contre la mesure qui vient de lui être notifiée, et il se plaît à espérer qu'un examen plus approfondi des faits modifiera les dispositions qui ont donné naissance à cette mesure.

Le mémoire auquel celui-ci sert de réponse, commence par déclarer que l'office du 18 mars 1844, adressé à M. le Ministre de Prusse par le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, a indéfiniment reculé la perspective de la conclusion d'un traité, parce que, dans l'éventualité d'une modification du tarif allemand sur les fontes et les fers, le Gouvernement belge exprimait le désir que ces produits d'origine belge restassent soumis au *statu quo*. Il ajoute que « le système des droits différentiels nouvellement établi en Belgique et les augmentations de droits qui s'y rattachent, paraissent de nature à éloigner encore d'avantage l'espoir d'une entente mutuelle propre à rendre plus intimes les relations commerciales entre l'Allemagne et la Belgique. »

Il y a là une double erreur qu'il convient de relever.

Établissons, d'abord, le caractère de l'office du 18 mars.

Dans les pourparlers qui avaient eu lieu précédemment, on s'était déjà occupé des faveurs à accorder par le Zollverein à l'importation des fers belges et,

dans une note officielle en date du 4 mars 1844, le Gouvernement prussien avait fait entrevoir que des avantages particuliers pourraient, dans certains cas, être concédés sur cet objet; dès lors, il semble que réclamer la garantie éventuelle du maintien du *statu quo* n'était pas une prétention exorbitante qui pût motiver une rupture des négociations. Cette prétention était d'autant moins exagérée que la garantie était demandée comme clause d'un traité, par lequel la Belgique aurait fait au Zollverein des avantages susceptibles de former un juste équivalent à ceux qui lui auraient été assurés.

Quoi qu'il en soit, si le maintien pur et simple du tarif n'était pas possible d'une manière absolue, il est fâcheux que le cabinet prussien n'ait pas jugé à propos de faire connaître immédiatement cette impossibilité, et d'indiquer en même temps dans quelle proportion la garantie désirée par la Belgique pouvait être accordée; on aurait discuté la valeur de l'offre que ce Gouvernement était à même de faire, et peut-être eût-il été reconnu que cette offre suffisait à la sécurité que le cabinet de Bruxelles cherchait à obtenir; mais, pendant quatre mois, le cabinet de Berlin a gardé le silence; il ne l'a rompu que le 16 juillet, par la remise du mémoire. Jusque-là, la note du 18 mars était restée sans réponse, et aucune communication n'avait eu lieu à ce sujet.

Quant à la portée des droits différentiels récemment introduits en Belgique et à leur influence sur les rapports commerciaux de ce pays avec l'Allemagne, il est impossible de partager les appréhensions exprimées par le mémoire d'une manière si vague.

En effet, la loi du 21 juillet dernier, qui a établi un système de droits différentiels destiné à attirer dans les ports belges les arrivages directs des lieux de production, et à créer en Belgique un grand marché pour les produits coloniaux (ce qui serait aussi avantageux à l'Allemagne qu'à la Belgique elle-même), n'a pas mis d'obstacle à l'assimilation du pavillon prussien au pavillon belge; cette assimilation peut être accordée par traité, et la navigation prussienne serait appelée, dans ce cas, au partage des avantages nouveaux résultant de la loi du 21 juillet.

Cette fois encore, on doit regretter que le cabinet de Berlin n'ait pas trouvé bon de manifester ses craintes avant de recourir à des moyens qui doivent nécessairement troubler les rapports du commerce international; le Gouvernement belge se serait empressé de fournir des explications, qui, vraisemblablement, eussent paru complètement satisfaisantes.

On vient de répondre aux deux assertions par lesquelles s'ouvre le mémoire.

La suite de ce travail peut, quant à ses bases principales, se réduire à ces termes :

1^o Si les négociations n'ont pas produit de résultat, on ne peut l'imputer à la Prusse; leur stérilité est due aux hésitations de la Belgique et à ses prétentions exagérées;

2^o La convention avec la France, du 16 juillet 1842, a détruit une des bases de négociation que la Belgique avait elle-même posées. Cette convention et le non-renouvellement de l'arrêté du 28 août suivant, qui concédait provisoirement des faveurs exceptionnelles aux vins et aux soieries d'Allemagne, sont des actes d'hostilité commerciale envers le Zollverein qui justifient des représailles.

Le Gouvernement belge est fondé à contester ces affirmations.

Pour les combattre, qu'il soit permis d'exposer ici quelques faits et quelques considérations qui semblent avoir échappé à l'attention du cabinet de Berlin.

Constatons d'abord la situation commerciale des deux pays l'un vis-à-vis de l'autre; cette situation explique les difficultés qui se sont présentées et justifie la conduite tenue par la Belgique.

Pour ce qui concerne la navigation : d'une part, le nombre de navires prussiens entrés dans les ports belges pendant une série d'années qui commence en 1834, a été de :

En 1834 de	56	navires.
1835	53	»
1836	58	»
1837	73	»
1838	81	»
1839	71	»
1840	52	»
1841	70	»
1842	80	»
1843	129	»

D'autre part, les navires belges entrés dans les ports prussiens n'ont jamais dépassé le nombre de trois par an; et, depuis plusieurs années, aucun navire belge n'a abordé en Prusse.

Pour ce qui concerne le commerce, le mouvement total des marchandises entre la Belgique et le Zollverein, entrées et sorties réunies, représente les valeurs suivantes :

Pour la moyenne annuelle de 1835 à 1839	. . . fr.	50,900,000	»
— — — — — de 1840		48,200,000	»
— — — — — de 1841		50,000,000	»
— — — — — de 1842		51,000,000	»
— — — — — de 1843		65,000,000	»

Dans ces chiffres sont comptées les marchandises de transit; mais on a laissé de côté celles venues du grand duché de Luxembourg, ou qui y ont été expédiées.

Le mouvement commercial représenté par ces valeurs se répartit entre le commerce par terre et le commerce par mer, ainsi qu'il suit :

MOYENNE ANNUELLE.	PAR TERRE.	PAR MER.
De 1835 à 1839 fr.	46,500,000 . . .	4,400,000
1840	42,800,000 . . .	5,400,000
1841	46,100,000 . . .	3,900,000
1842	47,800,000 . . .	3,800,000
1843	58,500,000 . . .	6,700,000

L'examen des chiffres qui précèdent démontre :

1^o Que les arrivages des navires prussiens dans les ports belges sont nombreux et augmentent chaque année dans une forte proportion , tandis que les arrivages des navires belges dans les ports prussiens sont nuls ;

2^o Que le mouvement des marchandises entre les deux pays, mouvement qui suit aussi une marche ascendante, est infiniment plus considérable par terre que par mer.

Ces faits méritent de fixer l'attention; ils indiquent les deux grands intérêts engagés dans la négociation.

L'un était principalement un intérêt de navigation; l'autre un intérêt de transit et de commerce proprement dit. Le premier concernait d'une manière plus spéciale les relations avec la Baltique, l'autre les relations par terre avec l'Allemagne.

Le cabinet de Berlin voulait favoriser, autant que possible, la navigation maritime exploitée presque exclusivement par ses propres navires, tandis que la Belgique, n'ayant aucun avantage à espérer de ce côté, devait naturellement, dans un arrangement à intervenir entre les deux pays, considérer, avant tout, les rapports du commerce par terre. Ces rapports commerciaux n'ont jamais été perdus de vue par elle. Sa sollicitude, à cet égard, s'est manifestée dès le principe; c'est sous l'empire de ces préoccupations que le chemin de fer a pris naissance, et que la Belgique s'est imposé le sacrifice d'intervenir dans la construction du chemin de fer rhénan.

De là deux systèmes : l'un très-avantageux aux ports de Dantzig, de Stettin, de Memel, consistait à faire prévaloir une convention stipulant uniquement réciprocité du traitement national pour les navires; cette réciprocité, toutefois, ne devait pas se borner aux droits frappant le navire; elle devait s'étendre également aux droits applicables à la cargaison; elle touchait ainsi à la question commerciale, puisqu'elle tendait à l'abolition de la remise du dixième des droits de douane, exclusivement réservée, en Belgique, au pavillon national, en vertu de la législation commerciale léguée par le royaume des Pays-Bas. Ce système était celui du cabinet de Berlin qui, nonobstant la corrélation qui vient d'être indiquée, n'en persistait pas moins à n'envisager l'arrangement proposé par lui qu'au point de vue restreint d'un arrangement de navigation.

Le système de la Belgique était, au contraire, de traiter sur la double base des relations de navigation et de celles du commerce par terre; ce qu'elle désirait principalement, c'était d'accroître de plus en plus ses relations de ce genre avec l'Allemagne, de donner aux échanges, comme au transit, les plus grandes facilités possibles. Pour atteindre ce but, il importait peu que des faveurs fussent accordées à la navigation. La marine marchande belge se trouve relativement à la marine marchande prussienne, dans une position d'infériorité très-marquée sous le triple rapport du nombre des navires, du coût des constructions et de la dépense des armements; cette infériorité devait rendre illusoire pour la Belgique une réciprocité de principes en cette matière. Malgré ces considérations, le Gouvernement belge ne se refusait pas à conclure, avec la Prusse, une convention purement de navigation, destinée à assurer aux bâtiments de

l'un et de l'autre pays, dans les ports respectifs, le traitement de la nation étrangère la plus favorisée, tel qu'il résultait de la législation commerciale propre à chacun des deux États. Ce qu'elle n'admettait pas, c'était la prétention de la Prusse de comprendre, en quelque sorte, de plein droit, dans la réciprocité, les 10 p. % en faveur du pavillon national. Et elle avait raison de ne pas l'admettre; car, on l'a déjà dit, cette clause était toute commerciale; introduite dans cette convention de navigation, elle lui eût ôté son caractère spécial en lui donnant la portée d'un véritable traité de commerce; de plus, elle devait avoir pour résultat d'augmenter encore la somme des avantages de la marine marchande prussienne, en ne procurant à la Belgique qu'une réciprocité apparente, sans valeur réelle dans la pratique.

Or, comme en pareille matière, on ne peut s'attacher uniquement au principe, et qu'il convient aussi de considérer le fait, la réciprocité, telle que la Prusse la souhaitait, n'était acceptable qu'autant que le traité à intervenir contiendrait d'autres stipulations favorables à l'extension du commerce par terre; alors seulement la Belgique eût trouvé une sorte de compensation au sacrifice qu'elle se serait imposé en recevant les marchandises importées sous pavillon prussien aux mêmes conditions que celles importées sous pavillon national.

On voit qu'il y avait, dès l'origine, divergence de vues entre les deux Gouvernements, divergence qui devait nécessairement se faire sentir dans tout le cours des négociations.

Cet aperçu général de la situation des choses et de l'attitude des Gouvernements belge et prussien dans la négociation, devait précéder l'examen des points principaux du mémoire transmis par le cabinet de Berlin.

Entrons maintenant dans quelques explications au sujet de chacun de ces points :

1^o Est-ce aux hésitations du Gouvernement belge et à ses prétentions exagérées que l'on doit attribuer l'insuccès des négociations?

Pour éloigner du Gouvernement belge la responsabilité qu'on voudrait faire peser sur lui, il est indispensable de reprendre ici l'historique de ces négociations, le mémoire du Gouvernement prussien ayant laissé subsister dans ce récit des lacunes qu'il importe de combler, et s'étant livré à des appréciations faites à un point de vue exclusif.

Les négociations dont il s'agit peuvent être divisées en deux parties.

La première partie comprend les négociations depuis l'origine jusqu'à leur interruption en 1840.

La seconde partie, celles qui ont eu lieu depuis cette époque jusqu'à la remise du mémoire, le 16 juillet 1844.

Négociations antérieures à 1840.

Le mémoire du Gouvernement prussien, après avoir résumé le système des droits différentiels de la Belgique, sous le double rapport des droits de naviga-

tion frappant le navire et des droits atteignant la cargaison, établit qu'un système identique existe en Prusse.

A l'en croire, de part et d'autre, les droits sur les navires et leurs cargaisons se divisent en deux catégories, l'une comprenant les droits applicables au corps même du bâtiment, l'autre comprenant ceux applicables à la cargaison, et dans ce pays, le principe différentiel subsiste pour ces deux sortes de droits.

Mais il est un fait que le mémoire passe sous silence et qu'il est, néanmoins, essentiel de faire ressortir : c'est que, aux termes de la législation commerciale de la Prusse, le traitement le plus favorable pour les navires étrangers comporte l'assimilation complète aux nationaux, tandis qu'en Belgique, où la législation du royaume des Pays-Bas était maintenue, le traitement le plus favorable pour les navires étrangers n'emportait pas cette assimilation par rapport aux droits sur la cargaison.

Une seule exception a été faite jusqu'à présent à cette règle, elle n'a été introduite qu'en 1840, dans le traité avec la Grèce; et encore, cette exception récente ne s'applique-t-elle qu'à des contrées dont les navires ne fréquentent pas les ports de la Belgique.

Le mémoire porte que la législation prussienne ne permet pas d'affranchir du droit extraordinaire de pavillon les navires des États dans lesquels les cargaisons de navires prussiens sont traitées moins favorablement que celles qui y entrent ou en sortent sous pavillon national.

On doit rappeler ici qu'en l'absence d'une convention internationale, les navires néerlandais furent, jusqu'en 1833, traités en Prusse sur le même pied que les navires prussiens, et que cependant, dès 1830, cette faveur fut retirée aux navires belges, bien que la législation fût la même en Belgique et dans les Pays-Bas, et que les navires prussiens continuassent à jouir dans les ports belges des mêmes avantages qu'en Hollande.

Toutefois, on n'insistera pas sur cette observation. Mais il en est une autre qu'il convient de ne pas perdre de vue : c'est que la Prusse a accordé aux navires anglais le traitement le plus favorable, c'est-à-dire le traitement national tant pour les droits de ports, de fanaux, etc., que pour les droits de *pavillon*; et s'il est vrai qu'en principe l'Angleterre admet les navires prussiens sur le même pied que les nationaux, qu'on n'oublie pas que cette assimilation, limitée par une législation très-restrictive à un nombre de cas déterminés, constitue en faveur de la navigation britannique des réserves telles, qu'en réalité, malgré la réduction de 10 p. % sur les droits de douanes consacrée par la loi de 1822 en faveur du pavillon belge, les navires prussiens jouissaient en Belgique de faveurs plus grandes que celles accordées en Angleterre, et d'un traitement se rapprochant beaucoup plus du traitement national.

En outre, il est à remarquer que le droit différentiel de 10 p. % sur la cargaison, résultant de la loi de 1822, n'était point applicable aux marchandises de transit, lesquelles pouvaient être transportées tant à l'entrée qu'à la sortie, par bâtiments prussiens, aux mêmes conditions que par bâtiments nationaux.

Ainsi, les bâtiments prussiens qui apportent en Belgique les blés et les graines oléagineuses destinées au transit, et qui forment la plus grande partie des arrivages, étaient admis à l'égal des bâtiments nationaux.

On voit , par cet exposé , quelle était la différence de traitement des navires belges et prussiens dans les ports respectifs des deux États.

En Belgique , les navires prussiens étaient en possession du traitement des nations étrangères les plus favorisées ; en Prusse , les bâtiments belges étaient soumis à des droits applicables seulement aux navires des nations non favorisées.

Cet état de choses , évidemment préjudiciable à la Belgique , fit , à diverses reprises , l'objet de représentations de la part du Gouvernement belge.

Ainsi que le rappelle le mémoire prussien , la Belgique demanda formellement et officiellement en 1834 , et plus tard en 1836 , que les navires belges fussent , par une juste réciprocité , admis dans les ports de la Prusse comme les navires favorisés.

Mais le Gouvernement prussien ne jugea pas à propos de déférer à cette réclamation.

Il ne voulait consentir à accorder aux navires belges le traitement favorisé et l'abolition du droit extraordinaire de pavillon , qui en est la conséquence , qu'à la condition que la Belgique admît , de son côté , les bâtiments prussiens et leurs cargaisons sur le même pied que les nationaux , c'est-à-dire , qu'outre l'égalité pour les droits frappant le navire , la réduction du dixième des droits de douane fût accordée aux marchandises importées ou exportées sous pavillon prussien.

Or , suivant la législation des Pays-Bas en vigueur en Belgique , ce dernier privilège était exclusivement réservé aux bâtiments nationaux , et n'entraînait point dans la part faite aux navires étrangers placés dans les meilleures conditions.

Cette prétention de la Prusse , en présence du système commercial de la Belgique , faisait obstacle à un arrangement ayant pour objet d'assurer de plein droit à la navigation de part et d'autre le traitement le plus favorisé.

Sans rentrer ici dans la discussion des motifs allégués par le cabinet de Berlin , à l'appui de son refus de traiter sur la base proposée par la Belgique , on se bornera à une simple remarque.

Assurément , le Gouvernement prussien était le meilleur juge de ses intérêts , et on ne peut songer à lui contester le droit de ne pas souscrire aux propositions qui lui étaient soumises.

Mais aussi on reconnaîtra que la Belgique , de son côté , était entièrement libre de ne pas satisfaire aux demandes de la Prusse , si elle les croyait en opposition avec ses propres intérêts , et que , du moment où un arrangement ne pouvait avoir lieu , elle avait la faculté de retirer les faveurs dont la navigation prussienne jouissait , à titre gratuit et contrairement aux prescriptions générales de la loi. Alors que les bâtiments belges étaient traités en Prusse sur le pied des nations les moins favorisées , pourquoi les bâtiments prussiens n'auraient-ils pas été placés en Belgique dans la même position ?

Eh bien ! le Gouvernement belge n'a point usé de sa prérogative. Il s'est abstenu d'assujettir les navires prussiens aux droits élevés de navigation. Nourrissant l'espoir de la conclusion prochaine d'un traité que réclamaient les intérêts commerciaux des deux pays , il ne voulut point porter atteinte aux relations existantes ; il comptait d'ailleurs , que l'expérience acquise sous l'empire d'un régime éminemment favorable à la navigation prussienne , que l'achèvement , dans un avenir peu éloigné , du chemin de fer qui était alors en voie d'exécution , et qui devait offrir au commerce allemand de si grands avantages ,

feraient mieux sentir au cabinet de Berlin l'importance des relations avec la Belgique, et la convenance d'envisager ces relations à un point de vue plus élevé qu'on ne semblait vouloir le faire, en restreignant la négociation à la question de navigation.

Les choses étant dans cet état, et la Prusse persistant à ne pas se départir de son système d'assimilation complète pour les navires et leurs cargaisons, le Gouvernement belge se décida, dans son désir sincère d'arriver à la conclusion d'un arrangement réciproquement utile, à admettre la base de l'assimilation telle que l'entendait le cabinet de Berlin.

Le Gouvernement belge n'ignorait pas qu'en y souscrivant, il n'obtenait qu'une réciprocité de principe, et que, dans l'application, c'était faire à la navigation prussienne une concession gratuite.

Mais, en donnant cette satisfaction et cette preuve de bon vouloir à la Prusse, il comptait que le traité à intervenir contiendrait, *en même temps*, quelques stipulations favorables au commerce par terre, et présenterait ainsi, en quelque sorte, une compensation au sacrifice qu'il s'imposait.

Ces intentions conciliantes furent exposées au cabinet de Berlin, par une note du chargé d'affaires de Belgique, en date du 24 mai 1837.

Le mémoire du Gouvernement prussien se réfère à cette note; il en reproduit textuellement un passage; cette citation partielle laisse supposer que la Belgique, renonçant à unir la question de navigation à la question commerciale, s'était déclarée prête à traiter sur la base de l'assimilation complète des navires et de leurs cargaisons, sans autre réserve que celle mentionnée pour la pêche et le commerce du sel. Or, telle n'a jamais été son intention; tel n'est point le sens de la pièce qu'on invoque.

Pour se convaincre qu'à cette époque, pas plus qu'aujourd'hui, il n'entrait dans les vues de la Belgique de conclure un traité aussi restreint, il suffit de compléter la citation qui vient d'être rappelée.

Après avoir déclaré qu'il était autorisé à accepter la proposition de la Prusse relativement à la navigation, avec exception pour la pêche et le commerce de sel, le chargé d'affaires belge continue en ces termes :

« En outre, le soussigné a l'ordre de fixer l'attention du Gouvernement de S. M. prussienne sur la nécessité de régler par la même occasion quelques points se liant aux précédents, et notamment ce qui a rapport au transit entre la Belgique et le port franc de Cologne. Les propositions qu'il est chargé de faire à cet effet rentrant dans les détails de l'arrangement à intervenir, il se réserve de les présenter lorsque le moment sera venu d'aborder ces détails; mais il ose dès à présent espérer qu'elles seront favorablement accueillies, car elles sont conformes aux intérêts sainement entendu de la Prusse.

» En portant ce qui précède à la connaissance de M. de Jordan, conseiller intime actuel de S. M. le Roi de Prusse, le soussigné émettra le vœu que l'on puisse se mettre bientôt d'accord sur les bases de l'arrangement en question. Il saisit, etc. »

Cet extrait, qui révèle la pensée entière du Gouvernement belge, prouve que celui-ci ne s'est point écarté, en cette occasion, de la ligne de conduite qu'il

avait adoptée et qu'il a invariablement suivie; il est évident que la note rattachait à la concession relative à la navigation diverses questions purement commerciales.

Si cette pièce ne définit pas d'une manière formelle les points à traiter, c'est que ces points, devant être discutés verbalement, il suffisait d'indiquer la nature générale des questions à débattre dans les conférences projetées.

Ces explications sont confirmées par l'ensemble des circonstances. En effet, s'il était vrai qu'en mai 1837 le Gouvernement belge eût accédé sans conditions au désir de la Prusse, on se rendrait difficilement compte de la conclusion d'un arrangement; et, dans cette hypothèse, l'absence de tout acte de cette nature devrait naturellement être imputée à la volonté du cabinet de Berlin. On ne saurait comprendre qu'on voulût en faire peser la responsabilité sur le Gouvernement belge.

Vers le même temps, le Gouvernement prussien se trouvait engagé dans des négociations avec les Pays-Bas; elles amenèrent la signature de deux arrangements, l'un du 3 juin 1837, relatif à la navigation; l'autre, plus complet, du 21 janvier 1839.

Cette particularité explique peut-être pourquoi les ouvertures faites par la note du chargé d'affaires belge, en date du 24 mai 1837, restèrent sans résultat; il ne faut pas perdre de vue, non plus, que d'autres événements extérieurs vinrent exercer, dès cette époque, une influence marquée sur les pourparlers ouverts à Berlin.

C'est ici le lieu de répondre à un reproche articulé avec plus ou moins de netteté contre le Gouvernement belge.

Dans plusieurs endroits du mémoire, on semble lui faire un grief de la marche si lente et parfois entièrement interrompue des négociations. Il paraîtrait qu'il y a eu de la part du cabinet de Bruxelles, calcul et parti pris. On revient même sur cette idée avec une sorte de complaisance. Or, cette accusation n'est nullement fondée, et, pour la détruire, il suffira de peu de mots.

Le mémoire signale des intervalles assurément forts longs entre les dates de telles et telles pièces diplomatiques échangées par les deux Gouvernements au sujets des négociations entamées; mais il omet de mentionner les événements politiques, les faits qu'on peut appeler de force majeure, qui se sont placés entre ces dates. De ces faits, les uns ont poussé la Prusse à prendre l'initiative formelle de l'abstention; les autres y ont forcément condamné les deux parties. On peut ranger dans la première catégorie divers incidents relatifs à notre situation extérieure en 1837, les difficultés soulevées au sujet des fortifications de Diest et de la forêt de Grünenwald, celles auxquelles donnèrent lieu d'autres circonstances d'une nature délicate et étrangères à la Belgique; on peut ranger dans la seconde catégorie l'adhésion du Roi Guillaume I^{er} en 1838, au traité de novembre 1831, les négociations qui s'ensuivirent à Londres, le rappel de l'envoyé prussien à Bruxelles, les complications provoquées en 1840, par la question d'Orient, complications si graves qu'on a craint qu'une guerre générale n'en sortît. Voilà certes des faits qui expliquent suffisamment et justifient de tout point l'inaction qui s'est reproduite à diverses reprises, et qu'on imputerait à tort au Gouvernement belge. Celui-ci, loin de rechercher les lenteurs, s'est, au contraire, appliqué dans tout le cours des négociations, à y mettre un terme chaque fois qu'il l'a pu. La correspondance officielle en fait foi. On le voit toujours em-

pressé à provoquer la reprise des pourparlers. C'est ainsi qu'au mois d'août 1839, les rapports diplomatiques, momentanément interrompus entre la Belgique et la Prusse, ayant été renoués, un projet de traité fut remis par le chargé d'affaires belge à Berlin, à S. E. le Ministre des Affaires Étrangères de Prusse.

D'après ce projet, l'assimilation du pavillon prussien au pavillon belge était étendue aux droits de douane comme à ceux de navigation, pour les arrivages directs de l'un pays dans l'autre. Mais, afin de rétablir l'égalité des conditions, à laquelle cette disposition portait atteinte aux yeux du Gouvernement belge, il était stipulé, sans *engagement réciproque*, que les marchandises importées de Belgique en Prusse ne seraient point soumises à des droits plus élevés que les mêmes marchandises, sans distinction d'origine, importées d'autres pays. Le Gouvernement belge voulait s'assurer ainsi qu'on ne troublerait point, par la concession de faveurs spéciales à d'autres pays, les rapports que l'achèvement prochain du chemin de fer devait créer entre la Belgique et le Rhin.

Le projet de traité limitait l'assimilation des navires aux arrivages de l'un pays dans l'autre; il semblait, en cela, moins large que la proposition faite en 1837; mais il est à remarquer que la situation n'était plus la même, et que la loi qui avait décrété le remboursement du péage perçu sur la navigation de l'Escaut par la Hollande, constituait en faveur de la marine marchande prussienne, un avantage nouveau, très-important pour elle et fort onéreux pour le trésor belge.

A la suite de la remise du projet de traité, des conférences furent ouvertes entre le chargé d'affaires belge et deux commissaires désignés par le Gouvernement prussien; mais on dut encore une fois s'arrêter devant l'obstacle qui avait empêché déjà la conclusion d'un arrangement. Là se retrouvaient en présence les deux grands intérêts dont il a déjà été parlé.

Les commissaires prussiens persistaient à exclure de la négociation toute stipulation concernant le commerce par terre, alléguant qu'un traité de navigation pouvait être conclu par la Prusse isolément, tandis que toute stipulation commerciale exigerait l'intervention de l'Union douanière.

Le chargé d'affaires belges protestait, de son côté, de l'impossibilité dans laquelle se trouvait la Belgique de donner satisfaction sur la question de navigation, sans obtenir quelque avantage pour ses relations avec le Rhin et l'Allemagne centrale qui, pour elle, étaient d'un intérêt bien supérieur aux relations maritimes.

Il serait hors de propos d'entrer ici dans le détail des pourparlers qui eurent lieu à cette occasion; il suffira de rappeler que les commissaires prussiens remirent un contre-projet de traité où apparaissait de nouveau les prétentions primitives de leur Gouvernement, qui considérait toujours comme inadmissible la connexité des stipulations concernant la navigation et celles relatives au commerce proprement dit.

En outre, ce contre-projet posait un principe qui se produisait alors, pour la première fois, et qui, par sa nouveauté et ses conséquences, était de nature à ralentir, au moins momentanément, la négociation. Le cabinet de Berlin demandait que les produits du Zollverein, chargés sur des bâtiments prussiens, dans les ports situés aux embouchures de l'Elbe et du Weser, ne fussent pas considérés autrement à leur importation en Belgique, que s'ils avaient été expédiés sans intermédiaire, d'un port prussien; une réciprocité analogue devait

être accordée aux produits de la Belgique expédiés de Belgique par bâtiments belges.

Cette stipulation inattendue qui, à cette époque n'avait encore figuré dans aucun traité conclu par la Prusse ou le Zollverein, ne fut pas repoussée; néanmoins, on comprend qu'elle ne pouvait être admise d'emblée; il fallait la soumettre à un mûr examen. Quoi qu'il en soit, et abstraction faite de cette clause, le débat restait circonscrit dans le cercle où il avait été renfermé dès le début de la négociation, puisque la Prusse insistait sur la conclusion d'un traité de navigation *qui, par sa nature, devait exclure des stipulations qui touchaient des intérêts commerciaux de tout le Zollverein*, intérêts qui, à bon droit, préoccupaient le Gouvernement belge.

Il est vrai que, dans les conférences qui avaient eu lieu, les commissaires prussiens avaient proposé de faire des deux questions maritime et commerciale, l'objet d'une négociation séparée, mais simultanée; toutefois, en se refusant à établir une connexité entre ces deux questions, ils rendaient illusoire la simultanéité dans la négociation.

C'est ce qui porta le chargé d'affaires de Belgique à déclarer à ces commissaires, sous la date du 14 janvier 1840, que le contre-projet contenait *trop*, si l'on avait en vue une simple question de navigation, *trop peu*, si des questions de douanes, telle que la remise du dixième des droits d'entrée ou de sortie, devaient s'y mêler.

Dans ces circonstances, et en attendant le résultat des études à faire pour trouver une autre base de négociation, il ne restait à la Belgique qu'à renouveler l'offre de conclure un arrangement provisoire destiné purement et simplement à assurer à la navigation respective le traitement le plus favorisé, tel qu'il était fixé par la législation propre à chaque pays, jusqu'à ce que l'on pût se mettre d'accord sur les autres points.

C'est ainsi que la négociation se trouva ramenée au point de départ.

Le Gouvernement prussien ne se prêta point à cette combinaison. Il refusa de même de satisfaire à une autre demande qui lui fut faite, tendant à ce qu'il remît, par mesure administrative, le pavillon belge en possession des avantages dont il avait joui jusqu'en 1830. Ceci se passait au mois de mars 1840.

A la suite de ce double échec, les pourparlers furent interrompus; le Gouvernement eut à se demander de nouveau, si le moment n'était pas venu de retirer les faveurs accordées au pavillon prussien avant 1830, et qui lui avaient été conservées en Belgique; mais les considérations qui ont déjà été exposées plus haut, déterminèrent le cabinet de Bruxelles à différer encore toute décision à cet égard.

Avant d'aller plus loin, il convient de s'arrêter à une assertion du mémoire remis par M. le Ministre de Prusse. Ce mémoire porte que « le Gouvernement prussien a, depuis quelque temps, assimilé dans ses ports les navires belges aux navires nationaux pour ce qui concerne les droits ordinaires de port, et les autres droits qui affectent le corps du bâtiment, en les assujettissant seulement au droit extraordinaire de pavillon. »

Cette mesure n'a jamais été notifiée au cabinet belge; mais, si elle l'eût été, il n'aurait pu se dispenser de faire l'observation que cette modification au régime existant est de nulle portée, puisque la surtaxe extraordinaire de pavillon, qui est fort élevée, et qui se monte jusqu'à 3 thalers (fr. 11 25 c^s) par

last, lorsque le navire belge entre et sort chargé, suffit amplement pour interdire complètement au pavillon belge l'entrée des ports de Prusse.

Ici se termine la première partie de l'historique des négociations. On a vu que, jusqu'à ce moment, la cause véritable de l'insuccès de ces négociations résidait dans la divergence de vues des deux Gouvernements; et, si l'on peut dire que le refus, de la part de la Belgique, de satisfaire aux prétentions du cabinet de Berlin a empêché la conclusion d'un traité, le simple exposé des faits démontre suffisamment que ce refus était parfaitement motivé.

Négociations postérieures à 1840.

Il a été dit, de plus, que la marche des négociations s'était plus d'une fois ressentie des événements extérieurs. En attribuant aux études spéciales et aux investigations auxquelles le Gouvernement belge dut se livrer, le temps d'arrêt qui s'écoula des premiers mois de 1840 au mois d'octobre 1841, le mémoire prussien a eu le tort de ne tenir aucun compte de la situation créée par les affaires d'Orient. Or, il est évident que l'ébranlement qu'en reçut l'Europe entière devait, de toute nécessité, détourner l'attention des négociations commerciales.

Lorsque cette crise fut passée, le Gouvernement belge s'attacha de nouveau à sortir de la situation anormale dans laquelle il se trouvait vis-à-vis de la Prusse, par suite du maintien des faveurs qui avaient été concédées à la navigation de cette puissance, à une époque où le pavillon belge jouissait en Prusse du traitement favorisé.

Le Gouvernement belge, après avoir pressenti les intentions du cabinet de Berlin, se décida à faire des ouvertures pour la reprise des négociations.

L'expérience avait démontré que, si l'on voulait arriver à un résultat satisfaisant, il fallait proposer d'autres bases que celles présentées jusqu'alors; la Belgique résolut donc d'étendre, s'il était possible, le terrain de la négociation.

Mais avant de s'engager dans cette voie nouvelle, et afin de ne pas s'exposer à faire des efforts inutiles pour atteindre un but impossible, elle crut devoir, avant tout, s'assurer des intentions du cabinet de Berlin.

C'est ainsi que le Ministre plénipotentiaire belge à Berlin fut chargé de remettre au cabinet prussien une note qui exposait les bases que le Gouvernement belge désirait voir adoptées par le Zollverein avant de poursuivre la négociation.

Ces bases fondamentales étaient les suivantes :

1^o Une réciprocité complète pour ce qui regarde la navigation directe des navires belges et prussiens de l'un pays dans l'autre;

2^o Abolition réciproque (absolue ou presque absolue) des droits de transit et abolition de formalités gênantes ou onéreuses;

3^o Condition réciproque que les importations ou exportations par la fron-

tière immédiate, ne pourraient être soumises à des droits autres ou plus élevés que ceux établis à l'entrée ou à la sortie par toute autre voie ;

4^o Concessions réciproques équivalentes sur les droits de douane existants, relativement à quelques articles à désigner.

Cette note prit la date du 1^{er} octobre 1841.

Le 7 novembre, le Ministre des Affaires Étrangères de Prusse fit connaître que le Roi, son auguste souverain, accueillait avec une véritable satisfaction l'idée du Gouvernement belge de négocier un traité destiné à faciliter et à multiplier les relations du commerce entre l'Allemagne et la Belgique, et que, d'après les ordres de S. M., les autres Gouvernements de l'union douanière seraient incessamment informés de cette proposition.

En réservant tous les détails à la négociation même, le Ministre prussien présenta, dans une note verbale, quelques observations sur les bases préliminaires proposées par la Belgique.

Ces observations, que le mémoire prussien n'analyse qu'en partie, peuvent être ainsi résumées :

1^o La surtaxe qui frappe aujourd'hui les navires belges en Prusse, pourra être levée, pourvu que la remise des 10 p. % sur le droit de douane soit accordée aux importations par navires prussiens comme à celles qui sont effectuées sous pavillon belge ;

2^o A l'égard du transit, le Gouvernement prussien est disposé lui-même et tâchera de disposer les autres Gouvernements de l'union douanière à faire à la Belgique des concessions notables pour le transit entre la frontière belge et le Rhin. Il sera impossible de faire les mêmes concessions indistinctement pour le transit dans d'autres directions ;

3^o On pourra admettre le principe général du traitement le plus favorisé pour les importations et les exportations par la frontière belge prussienne ; mais avec des restrictions à convenir ;

4^o Quant aux concessions de tarif, le Gouvernement prussien attendra les propositions que la Belgique s'est réservé de faire.

La note belge du 1^{er} octobre avait pour objet d'obtenir, relativement aux bases en question, l'adhésion préalable des États formant la confédération douanière, ou celle du Gouvernement prussien agissant au nom de ces États ; mais ce dernier faisait seulement connaître ses dispositions personnelles et ses propres observations ; sa réponse fut reçue comme l'annonce de la prise en considération des propositions belges qui attendaient encore le jugement définitif du Zollverein.

En effet, plusieurs fois on avait fait remarquer, et avec raison, au Gouvernement belge que, bien que le cabinet de Berlin fût chargé seul de négocier, il ne fallait point perdre de vue que tout engagement pris par ce cabinet, agissant isolément, ne pouvait être que provisoire et conditionnelle. C'est ce qui

empêcha le Gouvernement belge de s'expliquer immédiatement sur les observations que la Prusse avait émises en son propre nom ; il lui eût paru prématuré de donner alors la réponse que le mémoire lui reproche aujourd'hui de ne pas avoir fournie. Il ne dissimula pas sa manière de voir à cet égard, et il crut devoir attendre le résultat des démarches de celui-ci près des États de l'Union pour connaître leurs dispositions au sujet des bases proposées par la Belgique.

On arriva ainsi au mois de mars 1842, sans que le cabinet de Berlin eût fait aucune communication postérieure à la note du 7 novembre.

Dans cet intervalle, il s'accomplit un fait important, l'accession du grand duché de Luxembourg à l'association douanière allemande, accession qui a été rendue possible par le concours de la Belgique, en d'autres termes, par le maintien de la loi du 6 juin 1839, loi qui, en cette circonstance du moins, a eu peut-être plus de portée que ne paraît vouloir lui en attribuer le mémoire prussien. Il est inutile d'insister sur cet incident, dont le souvenir ne doit pas être perdu.

Le mémoire impute à la Belgique l'inaction dans laquelle on est resté après la remise de la note du 1^{er} octobre ; les éclaircissements qui précèdent démontrent combien cette imputation est peu fondée. Il lui reproche aussi les modifications qu'a subies son tarif durant les négociations ; mais il ne fait pas remarquer que, si ces modifications ont eu pour effet d'élever quelques-uns des droits d'entrée en Belgique, elles n'ont point cependant changé d'une manière sensible les conditions du commerce international et ont laissé, en tout cas, le tarif belge plus modéré que celui du Zollverein, qu'on semble, cependant, présenter comme étant favorable aux échanges entre les deux pays.

Désirant sortir de l'incertitude dans laquelle il se trouvait, le Gouvernement belge fit parvenir au cabinet de Berlin un *memorandum*, en date du 7 mars, dans lequel celui-ci était invité à préciser le délai qu'il croyait nécessaire pour connaître les intentions du Zollverein.

Le cabinet de Bruxelles annonçait, que si toute décision était suspendue, il se trouverait peut-être dans l'obligation de soumettre le pavillon prussien dans les ports belges aux droits extraordinaires de navigation.

Sur ces entrefaites, le Ministre de Prusse à Bruxelles avait été chargé, de son côté, d'informer le Gouvernement du Roi que les commissaires de l'Union examineraient les propositions de la Belgique dans leur assemblée annuelle, qui devait avoir lieu au mois de juillet à Stuttgart, et qu'il n'était pas possible, avant cette époque, de reprendre activement la négociation.

Le Gouvernement prussien ne s'en tint pas à cette communication : M. le baron de Werther, dans sa réponse au *memorandum* du 7 mars, revint sur l'idée de conclure deux traités séparés : l'un purement de navigation, l'autre embrassant tous les points concernant le commerce.

Il annonça les meilleures dispositions à l'égard des concessions demandées pour le transit, mais seulement jusqu'au Rhin ; il passa sous silence ce qui regarde le transit outre-Rhin, toujours en faisant observer que la question ne pouvait être résolue avant la réunion des délégués du Zollverein, qui était fixée au mois de juillet.

Le Gouvernement belge consentit à attendre ; mais, afin d'empêcher que les délégués n'envisageassent les propositions de la Belgique comme elles avaient été envisagées dans les notes du cabinet de Berlin, du 7 novembre et du 28 mars 1842, il fit connaître de nouveau qu'il n'entendait pas séparer dans la négocia-

tion la question de navigation de celle du commerce. Il demanda que les propositions présentées par lui fussent soumises dans leur ensemble aux commissaires délégués de l'association, et il fit connaître que les faveurs accordées au pavillon prussien seraient retirées, si on n'entrait pas en négociation à l'expiration du temps rigoureusement nécessaire pour leurs délibérations.

Les délégués du Zollverein se trouvèrent réunis à Stuttgart dans les derniers jours de juillet.

Dans ces circonstances, le Gouvernement belge voulant prouver la confiance qu'il plaçait dans le résultat des négociations, et en même temps écarter tout ce qui pouvait altérer la situation des rapports existants, fit paraître l'arrêté du 28 août 1842, qui, en attendant l'issue des négociations, rendait provisoirement applicable aux vins et aux soieries d'Allemagne, la réduction du droit concédé par le traité du 16 juillet aux vins et aux soieries de France. Les délégués de Stuttgart restèrent réunis pendant plus de deux mois.

Ils se séparèrent dans les premiers jours d'octobre, et l'on ne tarda pas à connaître que le résultat de leurs délibérations, sur les propositions de la Belgique, n'était pas celui qu'on en attendait. On avait compté sur des dispositions favorables, et l'événement venait malheureusement tromper toutes les prévisions. Aucune décision n'avait été prise sur nos propositions, et le commissaire prussien était revenu de Stuttgart sans être muni des pleins pouvoirs nécessaires à la Prusse pour traiter avec la Belgique.

Le cabinet de Berlin en témoigna ses profonds regrets au Gouvernement belge. Celui-ci reçut les protestations de bon vouloir les plus explicites. La Prusse ayant promis de se mettre sur-le-champ en mesure de faire des démarches près de chacun des États co-associés, afin d'écarter successivement les obstacles et de mettre un terme aux oppositions, le Gouvernement crut devoir attendre le résultat de ses efforts.

Ainsi s'explique le long silence qui fut gardé depuis la clôture du congrès douanier jusqu'au mois de mars 1843. On voit que l'absence momentanée du Ministre belge à Berlin, signalée par le mémoire, n'y eut aucune part. Les inductions qui ont été tirées de ce fait ne sont donc nullement fondées.

Il en est de même de celles qu'on a tirées de quelques mots, prononcés par un Ministre belge, dans la séance de la Chambre des Représentants du 9 janvier 1843, à l'aide desquels on semble vouloir soutenir que la Belgique ne poursuivait pas sérieusement la négociation.

C'est là un mode d'argument dont le mémoire a usé en plus d'un endroit, et contre lequel on doit protester ici. Les paroles rapportées, pour être sainement appréciées, doivent être mises en rapport avec les autres parties du débat et les circonstances où ce débat s'est produit. Ce n'est pas dans quelques phrases isolées et improvisées qu'il paraît naturel de chercher la pensée d'un Gouvernement sur un objet de négociations internationales, c'est dans l'ensemble de sa conduite, dans ses communications diplomatiques qu'on la trouve; ou bien, s'il est permis de se prévaloir d'un incident qui se produit au sein d'une Chambre législative, si l'on peut entrer ainsi dans ce que l'on appellera la vie intérieure du pays, que du moins on ne se borne pas à des citations incomplètes. Souvent la reproduction intégrale place les choses sous un tout autre jour que l'extrait partiel. Dans la séance de la Chambre, à laquelle on fait allusion, il ne s'est agi que très-légèrement de nos négociations avec la Prusse; mais il est une autre

discussion, sur laquelle nous aurons à revenir, et où cette question a été beaucoup plus nettement abordée : c'est celle qui a eu lieu le 30 août 1842, à l'occasion de l'arrêté du 28. Si l'on veut recourir aux explications de la tribune, c'est celles-là surtout qu'il faut consulter. Eh bien, dans cette circonstance, il n'est sorti de la bouche d'aucun membre du Ministère belge, un mot qui révélât les intentions qu'on lui prête.

Quoi qu'il en soit, et pour en revenir aux faits de la négociation, rappelons une décision prise par le Gouvernement prussien à la suite du congrès de Stuttgart.

Le droit de transit avait été réduit à $\frac{1}{2}$ silbergros sur la route du chemin de fer depuis le port libre de Cologne jusqu'à la frontière belge et *vice versa*, pour toutes les marchandises. L'envoyé de Prusse notifia cette décision au cabinet de Bruxelles, par une note du 17 mars, en exprimant, au nom de son Gouvernement, l'espoir, qu'en considération des mesures qui venaient d'être prises au sujet du transit, le Gouvernement belge s'abstiendrait de rien changer au *statu quo*.

La note demandait en même temps que les négociations d'un traité de commerce et de navigation avec le Zollverein fussent promptement reprises. Elle laissait entendre qu'elles avaient été suspendues par le fait du cabinet de Bruxelles, et qu'à la suite des conférences qui avaient eu lieu à Stuttgart, le Ministre de Prusse avait déclaré dès le mois de novembre être prêt à les rouvrir au nom du Zollverein.

Cette dernière assertion donna lieu à un échange d'explications entre S. Exc. le baron d'Arnim et M. le comte de Briey, alors Ministre des Affaires Étrangères ; ce dernier, dans sa réponse à la note du 17 mars, réponse dont il n'est pas fait mention dans le mémoire, après avoir renouvelé l'assurance du bon vouloir de la Belgique relativement à la négociation, exprimait la satisfaction avec laquelle le Gouvernement belge *avait appris* PAR LA NOTE DU 17, *que le cabinet de Berlin était prêt à rouvrir les négociations commerciales au nom du Zollverein*.

A la suite de cette correspondance et sur la demande de la Prusse, le siège des conférences fut transporté de Berlin à Bruxelles ; le Ministère belge venait d'être changé ; le cabinet actuel avait à peine pris la direction des affaires, que M. le baron d'Arnim, d'une part, et le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, de l'autre, furent munis de pleins pouvoirs spéciaux.

Dans les conférences qui eurent lieu, le plénipotentiaire prussien fut amené à s'expliquer d'une manière positive.

Il fit connaître que les seules conditions qu'il était autorisé à offrir, au nom du Zollverein, étaient les suivantes :

1^o Maintien de la disposition récente qui a réduit de 10 silbergros à $\frac{1}{2}$ silbergros par quintal, le droit de transit pour toutes les marchandises sur la route du chemin de fer, depuis le port libre de Cologne, jusqu'à la frontière belge et *vice versa* ;

2^o Extension de cette diminution au transit par toutes les autres routes, en deçà du Rhin, reliant la Belgique à l'Allemagne et à la France ;

3° Réduction égale de 10 à $\frac{1}{2}$ silbergros du droit de transit sur la grande route d'Inspruck passant par Mittevald ;

4° Les marchandises venant de Belgique ou y allant, entrant ou sortant par une des routes qui aboutissent à la frontière qui sépare la Bavière de l'Autriche depuis Mittevald jusqu'au Danube inclusivement, seraient soumises pour le transit du territoire compris entre le Rhin et cette frontière, au droit de 10 silbergros, au lieu du droit actuel qui est de 15 silbergros. Mais une exception devait être faite aux réductions indiquées aux §§ 3 et 4, pour ce qui concerne les tissus de coton, les fils de laine, les tissus de laine, les cuirs et les ouvrages en cuir, soumis aujourd'hui au droit de transit de 1 thaler.

Toutefois, ces articles transitant par les routes désignées aux §§ 3 et 4, et, en général, par toutes celles aboutissant à la frontière du Sud, comprise entre le Rhin et l'Oder, ne payeraient plus que la moitié du droit actuel, soit un demi-thaler ou 15 silbergros par quintal.

Il fut déclaré au plénipotentiaire belge, en même temps, qu'aucun adoucissement ne pouvait être apporté au régime de transit par les frontières du Nord, ainsi que par les routes traversant l'Oder, qui forme la limite du duché de Posen depuis Troppau jusqu'à la Baltique, et qu'en fait de concessions de tarif, la seule possible était l'admission à un droit de balance des moutons du Luxembourg, jusqu'à concurrence de 15,000 têtes par année.

Ainsi, l'application des propositions du Zollverein relatives au transit devait comprendre trois zones, chacune d'elles avec des droits de transit différents : pour celle qui, partant de la frontière belge allait jusqu'au Rhin et au delà, dans l'espace compris entre le Rhin et la route d'Inspruck passant par Mittevald, le droit aurait été de $\frac{1}{2}$ silbergros ; pour la zone renfermée entre la route de Mittevald et le Danube, il était abaissé de 15 à 10 silbergros ; le régime existant devait être maintenu pour la zone s'étendant de la frontière du Nord et de l'Est au Danube.

En retour des avantages assurés par l'Allemagne, on réclamait de la Belgique :

1° Le maintien du *statue quo*, en ce qui concerne la navigation ; le maintien de l'arrêté qui applique aux vins et aux soieries d'Allemagne les réductions de droit accordées aux vins et aux soieries de France, par la convention du 16 juillet 1842 ; le maintien de la loi de faveur du 6 juin 1839, concernant les produits du Luxembourg ;

2° L'abolition, en faveur des produits allemands, du droit exceptionnel de transit qui frappait, en Belgique, les draps et casimirs de toute provenance ;

3° L'ouverture de nouveaux bureaux pour la sortie de Belgique des écorces à tan, au droit de 6 p. 0/0, par les points de la frontière qui présentent le plus d'avantages aux tanneries de Malmédy ;

4° La liberté du transit pour les écorces du grand duché de Luxembourg en destination pour la Prusse.

Il résultait des éclaircissements donnés à l'appui de ces propositions, qu'à la suite d'une convention consacrant ce système de compensation, le Gouvernement prussien pourrait négocier un arrangement ayant pour objet la réduction du droit de deux thalers par quintal qui frappe les laines à la sortie du territoire du Zollverein, mais qu'une pareille réduction ne serait possible qu'autant que la Belgique, de son côté, fût en mesure d'offrir un avantage nouveau de nature à balancer le bénéfice qui résulterait pour elle de la réduction sur les laines, article qu'elle tire du Zollverein pour une valeur annuelle d'environ 6 millions de francs.

Telles étaient, d'après ses déclarations verbales, les seules bases sur lesquelles le représentant du cabinet de Berlin était autorisé à traiter.

Ainsi qu'on l'aura remarqué, les concessions offertes par le Zollverein comportaient simplement quelques améliorations au régime de transit existant et l'admission, à un droit d'entrée réduit, d'un nombre déterminé de moutons du Luxembourg. Et l'on demandait en échange des concessions très-onéreuses, à ajouter à celles qui découlaient déjà du simple *statu quo*. Il ne semble pas que les dispositions révélées par ces ouvertures fussent aussi conciliantes que le prétend le mémoire. Il est évident qu'un arrangement sur de telles bases ne pouvait convenir à la Belgique, et, quoi qu'on en dise, il ne répondait pas à ce que l'on pouvait attendre en faveur du commerce entre les deux pays, d'autant moins que les exceptions réservées à propos de l'abaissement des droits de transit concernaient précisément les articles qui intéressaient le plus la Belgique.

Le Gouvernement prussien a pu difficilement se faire illusion sur l'insuffisance des stipulations présentées, pour donner aux relations entre les deux pays le développement dont elles sont susceptibles; et ce qui semblerait prouver qu'il ne s'est pas mépris sur ce point, c'est que le mémoire du 16 juillet, sans tenir compte des instances si souvent réitérées de la part de la Belgique pour aborder la question des concessions réciproques en matière de tarif, explique cette insuffisance en se fondant sur ce que le moment paraissait inopportun, « surtout pour le Gouvernement belge qui, en présence de l'enquête commerciale et industrielle, devait être gêné dans les offres aussi bien que dans les demandes qu'il aurait voulu faire au Zollverein, au sujet des modifications à apporter aux tarifs respectifs. »

« Il ne fallait pas non plus, ajoute le mémoire, trop vouloir dès le principe, mais faire aussi, dans le développement ultérieur des relations réciproques, une bonne part à l'avenir et à l'expérience, qui n'auraient pas manqué de répandre plus de lumières sur la nature des désirs et des besoins respectifs et sur les moyens d'y satisfaire. »

Il semble que le cabinet de Berlin n'avait pas à se préoccuper des embarras que l'enquête parlementaire pouvait occasionner au Gouvernement belge. Il ne montrait pas une sollicitude si craintive quand il insistait pour obtenir de plein droit dans un traité de navigation, une clause commerciale en opposition avec les principes fondamentaux de la législation belge. D'ailleurs, le cabinet de Bruxelles n'était-il pas le juge naturel de l'étendue de la liberté d'action dont il pouvait user; et puisqu'il se croyait apte à entamer la discussion sur la question des tarifs, ne pouvait-on pas à cet égard s'en rapporter à lui?

Quant à la convenance de laisser leur bonne part à l'avenir et à l'expérience, pour rendre plus facile la conclusion d'un traité complet, il est à remarquer qu'en attendant on demandait que la Belgique accordât au Zollverein une grande partie des avantages qu'elle était en position d'offrir, et qu'on ne lui présentait, en échange, que des compensations qu'elles déclarait insuffisantes.

Bien que ces propositions lui parussent tout à fait inacceptables, le Gouvernement belge aimait à voir dans la démarche faite par la Prusse, démarche qui était un fait nouveau, des dispositions de nature à faire supposer qu'un arrangement sur des bases admissibles pourrait être conclu. Cette considération le porta à ne pas laisser tomber la stipulation de l'arrêté du 28 août 1842 en faveur des vins et des soiries d'Allemagne.

Cette stipulation fut prorogée par arrêté royal du 27 juin 1843.

En informant de cette mesure M. le baron d'Arnim, le 27 juin 1843, le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique exposait les considérations qui devaient engager à arriver promptement à un résultat.

Le Ministre de Prusse dut naturellement porter les communications qu'il avait reçues à la connaissance de sa cour. Mais celle-ci resta dans l'inaction et il ne se présenta aucun fait nouveau jusqu'au commencement de septembre.

A cette époque, le cabinet de Bruxelles apprit qu'aucune proposition formelle ne lui serait faite avant la clôture des travaux des commissaires du Zollverein, lesquels devaient se réunir à Berlin dans le courant du mois, et que M. le baron de Bülow avait résolu de différer jusque-là toute discussion des questions relatives au traité projeté, et toute communication concernant cet objet.

La négociation se trouvait donc encore une fois interrompue, et nullement par le fait du Gouvernement belge. Celui-ci, dans l'entre-temps, munit le Ministre belge, à Berlin, de toutes les directions nécessaires pour agir suivant les circonstances. Cette suspension ne fut pas toutefois complète. Les communications ne cessèrent point entièrement entre le Ministre de Prusse et le Département des Affaires Étrangères.

On n'avait pas laissé ignorer au cabinet de Berlin que la Belgique considérait des avantages de douane sur les fers et sur les laines, comme les points essentiels pour elle dans toute négociation avec l'Allemagne. Cependant, jusqu'alors, le Zollverein n'avait point encore exprimé formellement ses intentions à l'égard de ces deux objets.

Dans les premiers jours d'octobre, M. le baron d'Arnim fit connaître que le Zollverein avait pris une décision qui répondait, en partie, au désir de la Belgique, relativement à l'article des laines; il résultait de sa communication que le droit de sortie, sur cette matière, pourrait être réduit de 50 p. %, c'est-à-dire, abaissé de 2 thalers à 1 thaler par quintal; mais que cette réduction devait être payée par une nouvelle faveur que la Belgique ferait aux États de l'association; le Ministre de Prusse invitait le plénipotentiaire belge à vouloir bien lui désigner quel pourrait être l'objet de cette compensation qu'on attendait du Gouvernement du Roi.

Une telle condition ne pouvait entrer dans les vues de la Belgique. Celle-ci, en effet, n'admettait pas que la concession partiel offerte sur les laines créât au Zollverein des titres à de nouvelles faveurs, aussi longtemps du moins

qu'une compensation équitable au *statu quo* existant en Belgique n'aurait point été établie.

En effet, les rôles se trouvaient ainsi, en quelque sorte, intervertis, et l'on semblait ne tenir aucun compte des réclamations de la Belgique, si souvent répétées.

Des observations furent faites en ce sens à M. le baron d'Arnim; cependant ce dernier n'en crut pas moins devoir, à la date du 21 octobre, adresser un office contenant la proposition de rouvrir les conférences et l'offre, au nom du cabinet de Berlin, de mettre provisoirement les vaisseaux belges, dans les ports de la Baltique, sur le même pied que les vaisseaux prussiens pour tous les droits ordinaires frappant le navire.

On conçoit parfaitement que cette proposition, qui tendait directement à séparer la question de la navigation de celles relatives au commerce, n'était pas plus acceptable alors qu'auparavant.

Quant à l'objet de la demande concernant les fers, M. d'Arnim informait qu'on continuait à délibérer sur ce point; il terminait son office en demandant que les dispositions de l'arrêté du 28 août 1842, relatives aux vins et aux soieries d'Allemagne, expirant au 1^{er} novembre, fussent prorogées pour un terme assez long, afin, disait-il, que, dans l'intervalle, les négociations pussent se poursuivre sans entrave et conduire à la conclusion d'un traité destiné à résoudre toutes les questions commerciales pendantes entre le Zollverein et la Belgique.

La proposition de rouvrir les pourparlers n'était peut-être pas bien d'accord avec la déclaration d'ajournement faite par M. de Bülow, mais elle s'expliquait par la demande subsidiaire que formait la Prusse, relativement au maintien des faveurs concernant les vins et les soieries. Quoi qu'il en soit, il fut répondu à cette communication sous la date du 31 octobre. Dans cette réponse, le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, après avoir exprimé la satisfaction avec laquelle le Gouvernement du Roi avait appris que le Zollverein admettait, en principe, l'abaissement des droits sur les laines, et tout en faisant connaître que cet objet n'était pas celui qui intéressait le plus la Belgique, informait le plénipotentiaire prussien qu'il ne pouvait se résoudre à entrer dans la discussion des questions qui se rattachaient à la conclusion d'un traité, aussi longtemps que le Gouvernement de S. M. prussienne n'aurait pas annoncé qu'une décision favorable avait été prise relativement à la question des fers. On pouvait espérer que cette décision ne se serait pas fait attendre, puisque la clôture de la session du congrès douanier était très-prochaine; et c'est même cette considération qui engagea le Gouvernement belge à proroger une dernière fois jusqu'au 1^{er} avril 1844, les faveurs provisoires accordées aux vins et aux soieries d'Allemagne, qui, sans cette prorogation, auraient dû cesser au 1^{er} novembre.

Les commissaires délégués du Zollverein se séparèrent à la fin de novembre. Le Gouvernement belge savait que la question des faveurs spéciales à accorder éventuellement à la Belgique, n'avait par été décidée par eux, mais que le Gouvernement prussien s'était réservé d'amener une décision en traitant cet objet, par correspondance, directement avec les États intéressés.

Les négociations entamées à Bruxelles avaient été interrompues, parce que M. le baron d'Arnim n'était pas muni d'instructions suffisantes, et que ces instructions ne devaient lui parvenir qu'après la session du congrès douanier. Aucune notification n'ayant été faite par le cabinet de Berlin depuis la clôture

de cette session, il lui fut adressé un *memorandum* sous la date du 30 décembre. Ce *memorandum* avait principalement pour objet d'exprimer l'espoir que le cabinet de Berlin voudrait bien mettre son représentant à Bruxelles en mesure de reprendre les négociations.

Cette demande paraissait d'autant plus nécessaire, que M. d'Arnim avait déclaré qu'aucune direction, qu'aucun avis concernant la négociation ne lui avait été envoyé de Berlin depuis la date de sa dernière communication, c'est-à-dire, depuis le 31 octobre.

Il ne fut pas fait de réponse au *memorandum* du 30 décembre. S. Exc. le Ministre des Affaires Étrangères de Prusse se borna à entretenir verbalement le Ministre belge à Berlin des tentatives que l'on continuait à faire auprès des États associés, pour arriver à un résultat sur la question des fers.

Enfin, le 4 mars de cette année, l'époque approchant où les dispositions de l'arrêté du 28 août, concernant les vins et les soieries devaient expirer, il informa le Gouvernement du Roi que, dans les conférences des délégués de l'association douanière, il avait été reconnu que l'importation des fers belges n'aurait pu être favorisée qu'en cas de l'adoption d'une mesure générale, ayant pour effet de grever l'importation des fontes et des fers en barres. Il ajouta que cette mesure n'ayant pas été prise, le dégrèvement de l'importation des fers belges dans le Zollverein, et les concessions réciproques à demander à la Belgique ne sauraient faire partie des négociations pour un traité de commerce et de navigation.

Le Gouvernement du Roi dut voir avec regret que le Zollverein se trouvât, pour le moment, hors d'état d'accorder à la Belgique des droits différentiels en faveur de ses fers, et qu'il fallût ainsi renoncer à l'espoir de faire de cette condition la base d'un traité de commerce et de navigation avec l'association douanière. En effet, cet objet était, par rapport à la Belgique, l'objet essentiel, celui auquel elle attachait le plus de prix. Quoi qu'il en soit, eu égard aux motifs allégués, il consentit à rouvrir les négociations sur les bases que M. le baron d'Arnim avait fait connaître verbalement, et qui se trouvaient rappelées dans l'office du 21 octobre 1843.

Toutefois le refus de concessions sur les fers étant fondé sur le maintien du tarif actuel du Zollverein, en ce qui touche cet article, le Gouvernement belge se borna à demander l'assurance que rien ne s'opposait à ce que le traité à conclure contiât la garantie éventuelle que ce tarif, quant aux fontes et fers belges, ne serait pas renforcé.

Les pourparlers qui avaient eu lieu auparavant, autorisaient à penser qu'une telle assurance pouvait être donnée facilement, et, dès lors, la discussion des différents points à comprendre dans le traité pouvait être entamée sans délai.

Ces vues furent exposées dans la note du 18 mars 1844, adressée à M. le baron d'Arnim, en réponse à celle du 4 du même mois.

A cette occasion, le Gouvernement belge, pour donner un gage de plus de l'esprit de conciliation qui l'animait et de sa confiance dans le résultat de la négociation, déclara qu'il avait résolu de maintenir provisoirement les avantages commerciaux dont profitent la Prusse et les divers États de l'association, sans qu'il y ait réciprocité envers la Belgique, et parmi lesquels on distingue les faveurs accordées à la navigation prussienne, comprenant le remboursement du péage de l'Escaut, le maintien de la loi du 6 juin 1839, relative à l'importation

des produits du Luxembourg, les facilités accordées au transit des marchandises venant de l'Allemagne ou dirigées vers ce pays.

Quant aux dispositions de l'arrêté du 28 août 1842, la note précitée du 18 mars faisait observer qu'elles devaient nécessairement cesser au 1^{er} avril, et que le Gouvernement se trouvait dans l'impossibilité morale de proroger derechef l'existence provisoire de ces dispositions. Mais, en même temps, elle contenait la déclaration formelle qu'aucune difficulté ne s'opposerait à ce que ces dispositions fussent rétablies dès que les négociations auraient produit le résultat favorable qu'on était en droit d'en attendre.

La note belge du 18 mars fut la dernière pièce échangée entre les deux Gouvernements.

Cette pièce resta sans réponse, et la seule communication faite depuis par le cabinet de Berlin fut, ainsi que nous l'avons rappelé déjà, celle du mémoire daté du 16 juillet, annonçant à la fois la décision prise par le Zollverein de frapper les fontes et les fers belges, et l'application de la surtaxe provisoire établie en attendant celle, plus forte encore, qui doit être mise en vigueur le 1^{er} septembre prochain.

Le cabinet de Berlin a considéré comme un sujet de rupture des négociations la demande faite par le Gouvernement belge, que le traité à conclure éventuellement renfermât la garantie que le tarif des fers serait maintenu, demande qui a été taxée d'exorbitante.

On ne devait pas s'attendre à ce qu'elle serait ainsi envisagée; en effet, lorsqu'on se rappelle que dans le cours des négociations, la question de la réduction des droits sur les fers a été agitée à diverses reprises; que c'est le 18 mars que la Belgique élevait la prétention contre laquelle on se récrie; que le cabinet prussien avait laissé entendre que cette prétention ne pouvait être accueillie par le seul motif que les modifications projetées au tarif général n'avaient pas été admises, il semble que le cabinet de Bruxelles ne pouvait pas supposer que sa proposition soulèverait des difficultés assez graves pour qu'on y vît une cause de rupture. Il est à regretter que, dans l'intervalle du 18 mars au 16 juillet, le Gouvernement prussien n'ait pas jugé à propos de s'expliquer sur ce point; la condition posée par la note n'était pas irrévocable, en ce sens qu'elle était susceptible d'être modifiée et d'être mise en rapport avec la situation nouvelle résultant du changement arrêté au tarif général du Zollverein, en ce qui concerne les fers.

Telles sont les négociations qui ont été suivies entre les deux Gouvernements. Pour la clarté de la présente réfutation, on a cru devoir les suivre pas à pas, au risque de reproduire des détails déjà consignés dans le mémoire du Gouvernement prussien.

Le simple exposé des faits démontre suffisamment que, si ces négociations n'ont pas produit le résultat désiré, la faute ne peut en être imputée au Gouvernement belge, et que c'est plutôt l'opposition dans les vues des deux Gouvernements qui en est la cause, opposition qu'on a eu l'occasion de signaler à diverses reprises.

Si l'on est entré dans de si longs développements, notamment au sujet du premier *point* indiqué au commencement de ce travail, c'est que l'on avait à cœur de convaincre le Gouvernement de S. M. le Roi de Prusse et les États de

l'association, du bon vouloir dont la Belgique a toujours été animée par rapport à un arrangement avec le Zollverein.

Peut-on faire un grief à la Belgique de ce que la convention avec la France du 16 juillet 1842 a détruit une des bases de négociations proposées dans la note belge du 1^{er} octobre 1841?

La conclusion de cette convention et le non-renouvellement des faveurs provisoirement accordées aux vins et aux soieries d'Allemagne constituent-ils des actes d'hostilité commerciale envers le Zollverein, de nature à justifier des représailles?

Telle est la double question qu'il nous reste à examiner.

La convention entre la Belgique et la France du 16 juillet 1842, a eu pour effet de créer en Belgique un tarif différentiel pour les fils et tissus de lin et de chanvre, en vertu duquel les droits d'entrée sur ces articles sont moindres à l'importation, par la frontière franco-belge, que par celle qui sépare la Belgique de la Prusse.

La note belge du 1^{er} octobre 1841, voulant poser une des bases fondamentales de la navigation à ouvrir, offrait au Zollverein de déclarer réciproquement que les *importations* ou les *exportations* par la frontière limitrophe, ne pourraient être soumises à des droits autres ou plus élevés que ceux à établir à l'entrée ou à la sortie, *par toute autre voie*. — Un tel engagement, s'il eût existé, pouvait mettre obstacle, jusqu'à un certain point, à l'établissement des droits différentiels stipulés dans la convention belge-française. Cela est vrai; mais ce qui ne l'est pas moins, c'est que, les propositions contenues dans la note dont il s'agit n'ayant point été acceptées par le Zollverein, elles n'engageaient aucune des deux parties; il est évident que la Belgique ne s'était point liée par l'offre d'une condition non agréée, et que le fait seul de cette offre ne pouvait restreindre en rien sa liberté d'action dans l'avenir.

D'un autre côté, dans sa pensée, la stipulation ne devait pas introduire un principe absolu, inflexible. Au contraire, celui qu'elle proclamait était susceptible de certains amendements. Le tarif du Zollverein contient un grand nombre d'exceptions à ce principe, qui, sans aucun doute, auraient dû être maintenues. Quoi d'irréguliers, dès lors, à ce qu'il en existât également par rapport à la Belgique? Il devait suffire que, de part et d'autre, elles ne fussent pas destructives de la règle, qu'elles ne fussent pas applicables aux articles principaux du commerce international et qu'elles fussent enfin établies de commun accord.

Or, il est facile de démontrer que la condition relative au tarif différentiel des fils et tissus de lin, ne blessait aucun intérêt important du Zollverein, et pouvait, par conséquent, donner lieu sans difficulté à une exception.

En fait, pour ce qui regarde les fils de lin et de chanvre, l'introduction d'une quantité déterminée de fils allemands au droit de faveur de 5 centimes par 100 kilogrammes, autorisée par la loi belge du 25 février 1842, n'a pas été détruite par la convention avec la France du 16 juillet de la même année; cet acte international permet l'introduction en Belgique de 250,000 kil. de fils annuelle-

ment au droit insignifiant de 5 centimes ; sur cette quantité, c'est tout au plus s'il entre 70 à 75,000 kil. de fil pour toile à voiles, venant d'ailleurs que d'Allemagne. L'importation de fils allemands au droit de faveur peut donc atteindre une quantité d'environ 200,000 kil., représentant une valeur moyenne de 450 mille francs. En faisant le relevé de cette importation pendant les années 1839 et 1840 (c'est-à-dire, avant l'élévation des droits sur les fils), on trouve que le chiffre de 1839 a à peine dépassé 100 mille francs, et celui de 1840, 200 mille francs ; soit moins de la moitié de la valeur de la quantité de fil qui peut être introduite encore aujourd'hui en Belgique, au droit de balance de 5 centimes ; ainsi le régime nouveau, établi conformément à la convention du 16 juillet, loin de frapper le commerce allemand, quant au fil, lui a plutôt été favorable, en ce qu'il crée, à son profit, une réserve pleinement suffisante et qui écarte la concurrence des fils d'une origine différente.

En ce qui concerne les tissus de lin, le tarif différentiel stipulé dans la convention du 16 juillet n'a pu, non plus, à cause du chiffre très-minime de l'importation en Belgique des tissus allemands, antérieurement à la date de la convention, causer aucun préjudice réel. Ce qui le prouve, c'est que les relevés du commerce constatent que la totalité des tissus de lin importés d'Allemagne en en Belgique n'a pas dépassé :

En 1840.	36,391 kil.
En 1841.	40,237 »

dont plus de $\frac{2}{3}$ en toiles d'emballage, d'une valeur extrêmement minime.

Certes, ces chiffres prouvent que le tarif différentiel, spécial aux fils et aux tissus de lin, résultant de la convention belge-française du 16 juillet, eût pu faire, sans inconvénient pour le Zollverein, l'objet d'une exception à la règle proposée de faire jouir du traitement le plus favorable, les importations et les exportations effectuées par la frontière belge-prussienne.

Ils démontrent, en même temps, que cette convention n'a exercé, en réalité, aucune influence préjudiciable sur les relations du commerce allemand.

Ce dernier point étant constaté, il est naturel d'en conclure que l'acte du 16 juillet ne saurait être considéré comme ayant un caractère d'hostilité commerciale ; dès lors, on ne peut s'en prévaloir pour justifier des représailles du Zollverein envers la Belgique.

Dans l'ordre des intérêts matériels, ce sont les faits surtout qui méritent attention. Cependant on a voulu voir dans la convention du 16 juillet un principe politique de nature à éveiller la susceptibilité de l'association douanière.

Pour replacer les choses dans leur véritable jour, il convient de retracer les circonstances dans lesquelles la Belgique a été amenée à conclure cet acte international.

Une de ses industries les plus importantes était très-sérieusement menacée par l'élévation du tarif de la France.

En échange des faveurs spéciales et exclusives obtenues de cette puissance pour les fils et les toiles, le Gouvernement belge consentit à de certains sacrifices.

Toutefois, il s'est efforcé en cette circonstance de ne pas s'écarter des principes d'impartialité politique qui ont constamment fait la règle de sa conduite ; aussi, la convention du 16 juillet, telle qu'elle a été signée, n'est-elle nullement

exclusive d'autres arrangements commerciaux avec les puissances étrangères et notamment avec l'Allemagne. C'est ce que le Gouvernement belge s'est empressé de faire connaître dès l'origine.

Peut-on disputer à la Belgique le droit d'accorder à un État étranger des avantages particuliers, en compensation de faveurs spéciales et exceptionnelles qui lui seraient faites de la part de cet État? Non sans doute. C'est là une faculté qui découle du droit de souveraineté, et dont l'association douanière, pour ce qui la regarde, n'a pas manqué de faire usage dans son traité de 1839 avec la Hollande, et dans son traité plus récent avec les États-Unis.

Pour mettre le cabinet belge à l'abri de tout reproche fondé, il suffit donc de prouver que la convention avec la France n'a blessé aucun intérêt essentiel du commerce de l'association; or, cette démonstration résulte clairement des chiffres qui ont été posés plus haut.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que si même cette lésion existait, si réellement il y avait dommage pour l'Allemagne, ce qui, certes, est très-contestable lorsqu'on va au fond des choses, ce pays trouvait une compensation très-considérable dans le maintien, sans réciprocité, des avantages de navigation, malgré toutes les réclamations qui s'étaient produites depuis dix ans, et dans le maintien de la loi du 6 juin 1839 dont il a été antérieurement question.

Il reste maintenant à examiner si le non-renouvellement de la disposition relative aux vins et aux soieries d'Allemagne, présente ce caractère d'hostilité commerciale qui justifierait l'exercice de représailles.

On a vu que, par la convention du 16 juillet, le cabinet des Tuileries concéda à la Belgique des avantages exceptionnels et *exclusifs* en faveur de son industrie linière, qui trouve principalement en France l'écoulement de ses produits.

Ces privilèges furent payés par la Belgique d'une réduction de droit sur les vins et les soieries de France; mais on ne saurait prétendre assurément que cette réduction dût s'étendre nécessairement aux vins et aux soieries des pays qui n'accorderaient à la Belgique aucune concession particulière.

Cependant, quoiqu'en droit rien ne l'y obligeât, le Gouvernement du Roi, par l'arrêté du 28 août 1842, appliqua provisoirement aux vins et aux soieries du Zollverein le bénéfice de la réduction qui avait été assurée aux soieries et aux vins de France.

Mais c'était là une faveur purement gratuite, qu'en principe le Gouvernement belge, encore une fois, n'était point tenu d'accorder et qu'il avait, dès lors, la faculté de retirer à son gré. Elle n'a jamais été donnée qu'à titre *provisoire*; ce fut un acte de bon vouloir envers le Zollverein, posé dans la prévision de la signature prochaine d'un arrangement, et en vue de témoigner d'une confiance sincère dans le résultat des négociations entamées.

Le mémoire du Gouvernement prussien laisse supposer que des engagements indéfinis avaient été pris au sujet de la disposition de l'arrêté du 28 août relative aux vins et aux soieries d'Allemagne. Il semblerait, à l'entendre, que le Gouvernement belge avait reconnu que cet arrêté était dû à l'Allemagne comme réparation de la convention du 16 juillet. Ces insinuations ne reposent sur aucun fait précis; on les appuie sur des communications verbales, fugitives de leur nature, dont le sens et la portée sont toujours plus ou moins incertains et susceptibles d'être interprétés de diverses manières, selon le point de vue où l'on se place.

Ce n'est pas là qu'il faut puiser, en pareille matière, les éléments d'appréciation. Ce n'est pas, non plus, dans quelques phrases incidentes d'un discours que l'on isole ; c'est dans l'ensemble des faits officiels, avérés, incontestables.

Or, ces faits concordent ici parfaitement avec les explications données plus haut sur le caractère véritable de la disposition relative aux vins et aux soieries d'Allemagne.

En effet, le texte même de l'arrêté du 28 août 1842, et la discussion à laquelle cet arrêté a donné lieu, le surlendemain de sa date, c'est-à-dire, le 30 août 1842, dans le sein de la Chambre des Représentants, déterminent nettement le caractère essentiellement *temporaire* et *conditionnel* de cet acte. Le dispositif de cet arrêté est ainsi conçu :

« Provisoirement, et en attendant le résultat des négociations ouvertes avec l'Allemagne, les réductions résultant des art. 6 et 8 de l'arrêté royal du 13 courant, seront appliquées aux vins et aux soieries de provenance allemande. Cette disposition viendra à cesser au 1^{er} juillet 1845, si elle n'est renouvelée avant cette époque. »

On voit qu'il était impossible d'exprimer en termes plus formels le double caractère provisoire et conditionnel de la mesure : elle était prise pour dix mois, et son existence était subordonnée au résultat des négociations. C'était là une déclaration bien claire, sur le sens de laquelle personne ne put se méprendre.

Elle fut confirmée de tous points par les explications du Ministre de l'Intérieur, dans la séance du 30 août, lequel répéta, à plusieurs reprises, que, si la Belgique ne recevait pas de compensation par les négociations ouvertes, l'arrêté viendrait à tomber de plein droit.

Aucune protestation ne fut adressée au Gouvernement belge, ni sur la rédaction de l'arrêté du 28 août, ni sur le commentaire qui lui fut publiquement donné. On ne songea pas alors à invoquer le droit dont l'on prétend se prévaloir aujourd'hui.

L'arrêté a été prorogé à deux reprises pour un terme de quatre mois d'abord, et ensuite de cinq mois ; mais toujours sous les mêmes réserves ; et ces prorogations, dont le motif a été exposé au commencement de ce travail, ne font que mieux ressortir le caractère provisoire de la disposition. Les expressions ne laissent subsister, à cet égard, aucun doute. Voici le texte de l'acte du 27 juin 1843 ;

Léopold, Roi des Belges, etc.

« Vu l'article 2 de la loi du 6 août 1842 ;

» Revu Notre arrêté du 28 août qui, jusqu'au 1^{er} juillet 1843, applique aux vins et soieries de provenance allemande, le bénéfice des réductions résultant des articles 6 et 8 de Notre arrêté du 12 août ;

» Sur la proposition de Nos Ministres de l'Intérieur et des Finances ;

» Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE UNIQUE.

» Notre arrêté du 28 août 1842 est prorogé au 1^{er} novembre prochain, auquel jour, à défaut de prorogation nouvelle, il cessera de plein droit ses effets.

» Nos Ministres de l'Intérieur et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté. »

Donné à Londres, le 27 juin 1843.

(Signé) **LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

Les Ministres de l'Intérieur et des Finances,

(Signé) **NOTHOMB. MERCIER.**

Le second arrêté de prorogation, qui porte la date du 5 novembre suivant, est ainsi conçu :

Léopold, Roi des Belges, etc.

« Vu l'article 2 de la loi du 6 août 1842 ;

» Revu 1^o Notre arrêté du 28 août 1842 qui, jusqu'au 1^{er} juillet 1843, applique aux vins et soiries de provenance allemande, le bénéfice des réductions résultant des articles 6 et 8 de Notre arrêté du 10 août ;

» Notre arrêté du 27 juin de cette année, qui proroge le terme susindiqué au 1^{er} novembre ;

» Sur la proposition de nos Ministres de l'Intérieur et des Finances ;

» Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

» Notre arrêté du 28 août 1842 est remis en vigueur jusqu'au 31 mars 1844, auquel jour, à défaut de prorogation nouvelle, il cessera de plein droit ses effets.

ART. 2.

» Nos Ministres de l'Intérieur et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté. »

Donné à Bruxelles, le 5 novembre 1843.

(Signé) **LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

Les Ministres de l'Intérieur et des Finances,

(Signé) **NOTHOMB. MERCIER.**

La forme et la durée limitée de ces prorogations qui eurent lieu toutes deux depuis l'entrée dans le cabinet du Ministre des Affaires Étrangères actuel, ne donnèrent lieu à aucune espèce de réclamation de la part du Ministre de Prusse. Jamais, d'ailleurs, elles ne furent demandées comme l'acquittement d'une *dette* : elles ne l'ont été que comme un moyen de maintenir les négociations ouvertes avec l'espoir qu'elles conduiraient enfin à un résultat favorable. Il est vrai que dans une dépêche du 21 octobre 1843, M. le Ministre de Prusse à Bruxelles, à l'approche du terme fixé pour la durée des faveurs accordées aux vins et aux soieries d'Allemagne, a appelé l'attention du Gouvernement belge sur les conséquences possibles de la prorogation de l'arrêté du 28 août 1842, en déclarant que l'Allemagne serait, par rapport à la Belgique, dans la position où elle s'était trouvée le lendemain de la conclusion de la convention belge-française du 16 juillet 1842. Mais il est à remarquer que, dans la deuxième partie de la dépêche, le même Ministre se borne à demander la prorogation comme moyen de maintenir les négociations ouvertes, et insiste même afin que la durée de cette prorogation nouvelle soit assez longue pour que, dans l'intervalle, les négociations puissent arriver à leur terme. Et ce qui est tout aussi important, le Gouvernement belge, lorsqu'il accusa réception de cette dépêche, en faisant entendre qu'une prorogation pourrait être accordée, déclara formellement que c'était sans entrer dans l'examen des observations présentées par le Ministre de Prusse au sujet de l'arrêté du 28 août. La prorogation a été accordée, comme on l'a vu plus haut, *temporairement et conditionnellement*, et elle a été suivie du silence prolongé du cabinet de Berlin.

L'espoir qu'on avait conçu d'arriver enfin à la conclusion d'un arrangement ne s'étant pas réalisé, le Gouvernement belge se vit forcé de ne pas effectuer une troisième fois le renouvellement de l'arrêté; et, en agissant ainsi, il n'a pas manqué aux égards dus au Zollverein, ni, de ce chef, provoqué légitimement des représailles, comme on paraît le supposer. Il a obéi à une nécessité de sa position. Au reste, de l'aveu du Gouvernement prussien, il n'est résulté de là aucun préjudice sensible pour les relations commerciales de l'Allemagne. Dans le mémoire remis par M. le baron d'Arnim, on reconnaît que les réductions de droit sur les vins et les soieries avaient très-peu d'intérêt pour le Zollverein, attendu que la consommation des vins allemands est très-limitée en Belgique et que *la réduction en ce qui touche les soieries n'augmentait point l'importation*

dans ce pays, où du reste, la fabrication de soie d'Allemagne et celle de France trouvent leur marché pour des articles tout à fait différents.

Or, si le dommage n'existait pas pour l'Allemagne, le profit n'existait pas pour la France. Aussi, cette dernière n'est-elle point intervenue dans la question. Elle était, à cet égard, entièrement désintéressée : c'est ce qu'a déclaré M. Cunin Gridaine dans l'exposé des motifs du nouveau projet de loi sur les douanes, présenté dans la séance de la Chambre des Députés du 26 mars 1844.

On vient de parcourir la série des accusations élevées contre la conduite du Gouvernement belge dans les négociations qu'il a suivies avec le Zollverein. On croit avoir fourni, sur tous les points, des explications satisfaisantes ; on croit avoir réussi surtout à mettre hors de doute sa parfaite bonne foi et sa bonne volonté constante, son vif et sincère désir d'arriver à une conclusion. L'esprit de conciliation qui l'animait était tel, que lorsqu'il dut notifier l'impossibilité où il se trouvait de renouveler, par un acte isolé, l'arrêté du 28 août, il déclara en même temps l'intention de maintenir, jusqu'à une époque illimitée, les faveurs existantes par rapport à la navigation et au remboursement du péage de l'Escaut ; la loi du 6 juin 1839, concernant l'importation des produits du Luxembourg, et, enfin, les avantages accordés au transit des marchandises venant de l'Allemagne ou dirigées vers ce pays. Ses sentiments sont restés les mêmes. Le Ministre des Affaires Étrangères, par sa dépêche du 31 juillet dernier, a déjà eu l'occasion de faire remarquer à M. le baron d'Arnim que, si les circonstances avaient forcé le cabinet à rentrer dans la stricte légalité pour l'application des règles prescrites par les lois belges en matière de navigation, une négociation n'en était devenue, de part et d'autre, que plus désirable et peut-être plus facile. Il est à espérer que cette négociation nouvelle ne tardera pas à s'ouvrir, et que, en amenant des arrangements commerciaux profitables à l'Allemagne comme à la Belgique, elle fera disparaître un état de choses regrettable, qui contrarie les vœux et blesse les intérêts des deux pays.

Les dispositions favorables que le Gouvernement belge manifeste, seront, sans doute, appréciées du Zollverein, et il attend avec confiance une réponse aux ouvertures qu'il a faites et qu'il renouvelle en ce moment.

64

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1844 — 1845.

TRAITÉ AVEC LE ZOLL-VEREIN.

Frais comparatifs de transport par le chemin de fer et par la Meuse et le Rhin vers l'Allemagne.

Fontes en gueuses :

Par le chemin de fer.	{	Transport des hauts-fourneaux à la station et mise en waggon fr. » 15 par 100 kil.	
		Transport de Liège à Cologne 1 25 id.	
		Transport de Cologne à Ruhrort, 10 à 12 centimes ⁽¹⁾ » 11 id.	
		Total. fr. 1 51 id.	
Par rivières . . .	{	M. J... , à Liège, entreprend de transporter les fontes en gueuses de l'établissement à Ruhrort, tous frais compris, et en 5 ou 6 semaines, pour fr. 1 20 les 100 kil.	
		Différence fr. » 31 id.	

De cette différence il faut déduire :

1 ^o Pour perte d'intérêt pendant 60 jours (1 %)			
c'est-à-dire 8 à 10 centimes, ci fr. » 09	}	» 20	id.
2 ^o Pour remise de 30 % à l'exportation par le chemin de fer sur le parcours de Liège à la frontière » 11			
Reste fr. » 11			id.

(¹) Les renseignements recueillis ne mentionnent pas de frais spéciaux pour le transbordement à bord des bateaux du Rhin à Cologne. On ignore si ces frais sont compris dans les 10 à 12 cent. portés en compte; quoi qu'il en soit, il ne se peut agir que de quelques centimes par 100 kilog.

Le droit différentiel du traité du 1^{er} septembre est de fr. 1-33 $\frac{1}{2}$ par 100 kil. en faveur des fontes belges; il en résulte que pour se rendre à Ruhrort, par le chemin de fer, il y a encore un avantage de fr. 1-22 $\frac{1}{2}$ par 100 kil.