

(1)

(N^o 64.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 DÉCEMBRE 1849.

Traité de navigation et de commerce conclu entre la Belgique et la France,
le 17 novembre 1849⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. le comte LE HON.

MESSIEURS ,

La section centrale a examiné avec soin l'acte diplomatique que le Gouvernement a soumis à votre sanction. Les développements étendus qui accompagnent le projet de loi, les détails d'appréciation dans lesquels le Ministre des Affaires Étrangères est entré, l'approbation déjà donnée le 7 mai 1839, par une commission spéciale, à la convention du 22 septembre 1838, dont le traité du 17 novembre est la reproduction presque textuelle ⁽³⁾, modifiée, dans le sens de la convention signée entre la France et les Pays-Bas, le 28 juillet 1840, enfin l'accueil favorable que le projet de loi a reçu dans la plupart des sections, sauf la demande de quelques explications au Gouvernement, nous font un devoir de ne vous présenter, dans ce rapport, qu'un résumé sommaire de nos délibérations.

Et d'abord, il nous a paru prudent et convenable d'attribuer à cet acte international le caractère simple et vrai qui lui appartient, pour que l'opinion publique, facile à se tromper sur le sens des formules, ne s'en exagère pas d'avance la portée et les résultats. Ce n'est pas un *traité de commerce* avec la France; c'est une *convention* de réciprocité pour la navigation maritime et la navigation intérieure, établissant, *quant au commerce direct seulement*, une sorte d'égalité relative entre les navires des deux pays, en ce qui concerne l'ensemble des taxes de navigation et de douanes.

(¹) Projet de loi, n^o 21.

(²) La section centrale, présidée par M. DE LEHAYE, était composée de MM. ROUSSELLE, VAN ISEGHEM, LE HON, rapporteur, ANSIAUX, MERCIER et LOOS.

(³) Exposé des motifs du Ministre des Affaires Étrangères de France, *Moniteur français* du 14 décembre, n^o 348.

Cette observation nous a paru importante à consigner au début de ce rapport, pour qu'il soit bien entendu qu'un traité destiné à régler nos relations commerciales avec la France, d'après une connaissance plus exacte des conditions respectives de la production de chaque État, et dans un esprit de conciliation plus éclairé; qu'un pareil traité, disons-nous, *reste encore à faire*. Et, à cet égard, il nous est permis d'espérer que le concours bienveillant du Gouvernement français ne nous fera pas défaut, lorsqu'on aura pris le soin de préparer à notre cause l'appui de l'opinion publique.

L'expérience nous a prouvé plus d'une fois le bon vouloir de la haute administration de ce pays.

En 1842, peu de jours après l'ordonnance du 26 juin et la publication du rapport dans lequel M. Cunin-Gridaine, ministre du commerce, reconnaissait que notre fabrication linière se rapprochait des conditions de la fabrication française, un journal, organe semi-officiel du cabinet, faisait les remarquables aveux qui suivent :

« Il était grandement temps, enfin, d'empêcher la fabrication anglaise dont les
 » toiles aussi *se substituent graduellement à celles que nous a jusqu'ici envoyées*
 » *la Belgique*, de se rendre maîtresse de notre marché, et de tarir ainsi l'une
 » des sources les plus fécondes de notre travail national *comme de nos échanges*
 » *avec nos voisins du Nord.* »

»
 » La France est, pour les toiles, le débouché le plus important, disons presque
 » le seul de la Belgique... La production belge nécessairement limitée, bien infé-
 » rieure dans tous les cas à celle de l'Angleterre, ne saurait nous faire, pour cet
 » article, la concurrence ruineuse que nous fait la fabrication anglaise. Il ne nous
 » serait donc nullement dommageable de favoriser chez nous l'introduction des
 » fils et des toiles belges... La Belgique, malgré la lourdeur de ses droits d'accise
 » et d'octroi, *nous achète*, pour ses quatre millions d'habitants, *trois fois plus*
 » *de vins* que la Grande-Bretagne ne nous en prend pour ses vingt-sept millions
 » de consommateurs... »

» La Belgique manufacturière, que comprime la triple ligne de douane de
 » France, de Prusse et de Hollande, a tout intérêt à échanger, contre les boissons
 » et les tissus de notre midi, les produits de son active industrie du nord. Il y a
 » comme *attraction et gravitation naturelles entre ces deux grandes forces*
 » *productrices*, de natures souvent diverses et susceptibles par cela même de s'har-
 » moniser; *aussi n'hésitons nous pas à penser qu'il ne se fera pas dorénavant*
 » *un progrès dans les intérêts industriels, QU'IL NE SE REMUERA PAS CHEZ NOUS UNE*
 » *QUESTION DE DOUANES qui ne fasse avancer plus ou moins l'un vers l'autre ces*
 » *deux Etats commerciaux.* »

Il y avait là, Messieurs, des idées de justice et des vérités de raison protestant, en quelque sorte, contre les sacrifices qui nous étaient imposés comme rachat d'une surtaxe exclusivement provoquée par les invasions mercantiles de l'Angleterre. Il y avait là aussi une ligne tracée et un levier offert à notre action diplomatique; mais ce fut en vain: l'ascendant de préjugés et d'intérêts puissants continua de prévaloir en France à défaut de contrepoids dans l'union des intérêts généraux.

Nous ne tardâmes pas à en faire de nouveau la triste expérience, et la cause de

la Belgique, restée sans défense, au moins publique, contre les attaques d'une habile publicité, dès l'apparition du *Rapport de M. Saglis*, au mois de juin 1844⁽¹⁾, succombait encore, en 1845, dans la Chambre française, au milieu du silence de la presse et des députés du Midi, sans autres soutiens que deux ministres forcés de céder au nombre.

Assurément, après les événements de 1848, les circonstances n'ont pas été très-favorables au succès de négociations commerciales. Nous ne pouvons pas nous dissimuler pourtant, qu'avant peu d'années doivent renaître des questions dont la solution peut affecter plusieurs de nos grandes industries, voire même quelques branches du revenu public. Le Gouvernement ne saurait oublier ce qu'il en coûte de négocier d'urgence, sous l'impérieuse nécessité de conclure à tout prix. C'est à sa prévoyance à prévenir désormais les dangers d'une situation extrême où la liberté de résolution n'existe plus.

Arrivant au fond du projet de loi, nous reconnaissons qu'une convention de navigation avec la France était dans les vœux de la plupart des chambres de commerce, qu'elle intéresse les deux États, et que bien qu'il soit regrettable, après les sacrifices consentis par la Belgique depuis 1838, eu égard surtout aux circonstances nouvelles de notre position vis-à-vis de l'Allemagne, de n'y pas trouver, en 1849, quelques concessions françaises d'une efficacité plus générale, elle offre cependant par elle-même certains avantages qu'on ne peut contester.

Faire cesser l'état presque hostile des rapports de navigation entre la Belgique et la France; ouvrir à leur commerce direct la voie maritime qui lui a été fermée jusqu'ici par des surtaxes de douane et de port; ajouter à nos moyens d'échange, en complétant les formes de nos débouchés; favoriser le développement de notre marine marchande par le dégrèvement des charges qui pèsent sur le pavillon belge là où nos relations commerciales ont le plus d'activité et où s'offre à elles le littoral le plus étendu. Tels sont les effets généraux qu'on peut espérer de la convention du 17 novembre; effets nécessairement plus limités et moins immédiats sans doute, pour la Belgique que pour la France; mais vraisemblablement proportionnés, dans l'avenir, à l'importance relative de la marine et du marché de chacune des parties contractantes.

Deux opinions contradictoires, toutes deux également exagérées, se sont produites. Nous les discuterons en peu de mots.

A ceux du dehors qui prétendent que les principaux avantages du traité seront pour la Belgique, il suffit de répondre que, même à conditions égales, les 152 navires de notre marine laisseront toujours, par la force des choses, une grande place aux 15,000 bâtiments français, dans le mouvement des transports maritimes entre les deux pays. D'ailleurs, parmi les marchandises de notre commerce spécial, il serait difficile d'évaluer, dès à présent, la quantité qui pourra profiter de la voie de mer. Nous remarquons, en effet, dans le tableau de nos exportations en France, pendant l'année 1847, que, sur une valeur totale de 70,698,000 francs, il n'en est entré que pour 1,862,000 francs par cette voie, et.

(¹) V. *Discussion de la loi des droits différentiels*, introduction, ccxiii.

dans cette somme, 1,718,000 francs de marchandises ont navigué sous pavillon français, et 144,000 francs, seulement, sous pavillon belge.

Cela s'explique par les surtaxes de navigation, par le haut droit de tonnage (fr. 3-75) et par la surcharge des autres frais de port; triple combinaison d'entraves, dont les navires français sont affranchis et que supportent les navires belges.

L'avantage que le traité promet à notre marine consistera donc dans la part qu'elle pourra prendre et aux 1,800,000 francs de transports faits sous le régime actuel, par bâtiments français, et à la fraction fort incertaine de 68,836,000 francs pour laquelle il y aura profit de substituer le mode d'exportation maritime au transport par les rivières et les canaux intérieurs, qui est en usage depuis longtemps. Les houilles⁽¹⁾, dans leurs tentatives d'écoulement vers le Midi, et le zinc, par ses expéditions considérables et régulières, apporteront peut-être les premières améliorations de ce côté.

Nous avons observé aussi, dans les documents officiels, que les importations de France vers la Belgique, pendant l'année 1847, ont été de 59,122,610 francs; que, de cette valeur en marchandises, 41,053,821 francs ont pris la voie de terre, c'est-à-dire, des canaux intérieurs, et 18,086,799 francs sont entrés par mer, savoir: 17,007,248 francs sous pavillon étranger, et 1,079,551 francs seulement sous pavillon national.

Les navires français ont eu, sans doute, quelque part dans les transports par bâtiments étrangers; et pourtant, ils ont à subir, en Belgique, un droit de

(¹) Tarif français sur les houilles.

UNITÉS SUR LESQUELLES portent LES DROITS.	ENTREE.				SORTIE.		
	TITRES DE PERCEPTION.	DROITS		TITRES DE PERCEPTION.	DROITS		
		Par navires français	Par navires étrangers et par terre.				
Houille crue	par mer. { Des sables d'Olonne ex- clusivement à Dun- kerque inclus.....	100 k. BB	6 mai 1841	0.30	1.00		
		100 k. BB	2 juillet 1836 6 mai 1841	0.30	0.80		
	par terre. { De la mer à Halluin ex- clusivement.....	100 k. BB	6 mai 1841	—	0.30		
		100 k. BB	6 mai 1841	—	0.10	28 avril 1814	0.01
		100 k. BB	6 mai 1841	—	0.15		
carbonisée (coke)	100 k. BB	6 mai 1841	Double des droits de la houille crue				
(cendres de)	100 k. BB	2 juillet 1836	1 centime,				

fr. 2.22-60 par tonneau à chaque entrée ⁽¹⁾, alors que les bâtiments belges ne payent, dans nos ports, qu'un seul droit de fr. 1-90 pour tous les voyages d'une année.

Nous ajouterons, contrairement à l'avis exprimé par M. le Ministre des Affaires Étrangères de France, dans son exposé des motifs, que le traité du 17 novembre n'établit pas, *pour le commerce direct*, ce qui constitue une *parfaite égalité* entre les navires des deux pays, puisque, aux termes de ses dispositions, si l'on suppose deux navires, l'un français, l'autre belge, partant d'Anvers pour le Havre, le *premier* sera exempt du droit de tonnage et le *second* payera, à ce titre, fr. 1-90 plus les 10 centimes additionnels, une seule fois pour toute l'année, il est vrai. A leur retour, tous les deux seront assujettis également, dans le port belge, au droit de fr. 1-90, aussi pour l'année.

Dans la navigation générale entre les deux pays, c'est, pour chaque navire belge, un droit de tonnage supérieur de 50 p. % à celui que paye chaque bâtiment français; différence dont l'effet s'atténue par la répartition d'un droit unique sur tous les voyages de l'année; mais qu'il nous paraît logique de signaler, au point de vue d'une parfaite égalité.

Toutefois, il est juste de reconnaître que l'inégalité cessera dès qu'il nous conviendra d'accorder à nos navires la franchise que la France accorde aux siens.

Le Cabinet de Paris n'a dérogé qu'une seule fois au principe de la franchise de son pavillon dans les ports français: c'est envers l'Angleterre, par son traité de 1826, où il a consenti à assimiler en France ses propres navires aux navires anglais, et à leur faire supporter le droit de tonnage *d'un franc* perçu également sur tous les deux, dans les ports britanniques.

Le Gouvernement belge avait tenté vainement, en 1838, de se faire appliquer la règle d'assimilation complète consacrée par le traité de 1826. La France, comme on devait s'y attendre, a résisté de nouveau en 1849.

Seulement, comme en 1838, elle accorde aux bâtiments belges, arrivant directement d'Angleterre, dans un port français, le traitement exceptionnel d'un franc par tonneau à chaque entrée (art. 2, § 3).

L'égalité parfaite n'existe pas davantage dans les conditions de l'*intercours indirect*.

Aux termes de la convention de 1838, le traitement de faveur était acquis aux navires belges et aux navires français, *quel que fût le lieu de leur départ ou de leur destination*; l'avantage réciproque était fait *au pavillon*.

Par le traité du 17 novembre, au contraire, la faveur du pavillon est restreinte à la *provenance directe*.

La comparaison de ces deux actes nous amène à constater ce résultat que, relativement au droit de tonnage, le principe large de la convention de 1838, a été introduit dans tous les traités, moins un ⁽²⁾, que nous avons conclus avant et depuis, sous l'empire de la même loi du 18 août 1822, notamment avec la *Sardaigne, la Sublime-Porte, le Saint-Siège, le Danemarck, l'Autriche, le Hanovre,*

(1) Loi générale du 18 août 1822, art. 295.

(2) Traité conclu avec le royaume des Deux-Siciles, le 15 avril 1847, art. 6.

la Grèce, les Pays-Bas et le Zollverein : tandis que la convention du 17 novembre, est en désaccord avec ces traités antérieurs et semble procéder exclusivement des principes de plus en plus restrictifs du système français.

C'est sur cette base, en effet, que la France a réglé ses relations maritimes avec les Pays-Bas, le 25 juillet 1840.

Ce changement a pour conséquence de soumettre au droit de tonnage de fr. 3-75 et aux frais de port les plus élevés, les navires belges arrivant en France d'ailleurs que de la Belgique. L'Angleterre exceptée. Par contre, les bâtimens français ne

venant pas directement de France, payeront dans nos ports le droit de fr. 2-22.60, par tonneau.

Ici encore, vous le voyez, le traitement ne sera pas égal pour les deux pavillons.

Il est peut-être à regretter qu'après avoir échoué dans ses efforts pour écarter une disposition qui met obstacle aux voyages en retour d'autres pays, avec chargement, dans l'un et l'autre État, le Gouvernement n'ait pas stipulé le nivellement des droits respectifs, soit en élevant le plus faible à fr. 3-75, soit en abaissant le plus fort à fr. 2-22.60. C'était une des circonstances prévue par la loi du 18 août 1822, art. 295.

D'ailleurs, le sacrifice considérable que s'est imposé la Belgique par la loi du 5 juin 1839, en prenant à sa charge le remboursement du péage de l'Escaut, et le caractère de révocabilité qu'elle a donné à cette concession, l'autorisaient à insister sur un principe aussi évident de justice et d'exacte réciprocité; c'eût été tout à la fois une conséquence vraie et une légère indemnité des restrictions apportées, par la convention nouvelle, à celle de 1838.

Dira-t-on que la faculté dont on n'a pas usé reste entière? C'est une question que nous ne voulons pas résoudre ici; mais dont la solution affirmative, en présence d'un traité accompli et d'un texte formel, présenterait plus d'une difficulté d'exécution, si l'élévation du droit, à titre de mesure spéciale, n'était justifiée par des circonstances ou des nécessités nouvelles.

Maintenant, Messieurs, rencontrant l'autre opinion extrême qui attribuerait à la France tous les avantages de la convention, nous lui répondrons que la position de nos voisins du Midi ne peut recevoir cette amélioration complète, exclusive, écrasante pour nos intérêts, précisément parce que cette position avait été jusqu'ici moins mauvaise que la nôtre dans les relations maritimes internationales; qu'une barrière infranchissable à nos importations directes par mer est enlevée au moyen de l'abaissement simultané des droits de douane et de port; que si notre marine marchande sait mettre au service du commerce l'activité et l'économie dont il a besoin, il est probable qu'elle en obtiendra presque constamment du fret pour les matières premières, les produits naturels et manufacturés qui chercheront les marchés du littoral français ou qui feront retour vers nos ports; que, sans méconnaître toute la faveur assurée au pavillon français, par le grand cabotage qu'il exerce près de nous, sur une longue étendue de côtes, le stimulant de la concurrence, à conditions moins inégales, doit être, selon le cours ordinaire des choses, non une cause d'insuccès et de ruine, mais un principe de développement et de progrès; que la participation plus grande de la marine française à une navigation d'ailleurs plus active entre les deux pays, ne serait que la conséquence

raisonnable et prévue de ses forces relatives; enfin que son concours entretiendrait aussi, dans nos entrepôts, un mouvement favorable à l'accroissement et à la régularité de nos échanges.

En ce qui touche l'application des stipulations du traité à la navigation par rivières et par canaux (art. 13), elle ne changera rien au tarif des droits d'entrée par terre qui sont les mêmes que ceux dont sont passibles les marchandises importées *par navires étrangers*. M. le Ministre des Affaires Étrangères de France, en a fait lui-même la remarque dans son exposé : « Cette disposition, a-t-il dit, » n'a d'autre objet que de couvrir les transports belges vers notre frontière » terrestre contre l'éventualité d'un exhaussement de droit à raison de la nationalité du mode de transport »

Telles sont, Messieurs, les considérations qui ont fixé l'attention sérieuse de la section centrale dans la discussion générale à laquelle elle s'est livrée.

Plusieurs sections avaient émis des doutes et demandé des explications sur le sens et la portée de quelques articles. M. le Ministre des Affaires Étrangères, à qui les diverses questions furent communiquées, vint, selon le vœu de la section centrale, donner ses réponses dans une conférence qui a occupé nos séances du 13 et du 14 décembre.

Nous allons vous en rendre compte, article par article. Nous ferons suivre ce résumé des réflexions particulières de la section centrale, en annexant au rapport les notes qui n'y auraient pas trouvé place.

ARTICLE PREMIER.

Pas d'observation.

ART. 2.

Questions.

§ 1^{er}. Le grément et les provisions de bord sont-ils compris dans cette stipulation?

§ 2. Le navire français qui arrivera de France en Belgique et qui acquittera le droit de tonnage, entrée et sortie, sera-t-il exempt du même droit pour tous les voyages qu'il fera pendant la même année, n'importe de quel pays il viendra et qu'il soit chargé ou non?

Réponses.

L'article s'occupe des taxes de navigation, lesquelles ne frappent pas la cargaison.

Le grément fait naturellement partie du corps du bâtiment.

Les provisions de bord ne sont pas non plus comprises dans la cargaison.

Seulement, quant à celles-ci, il peut y avoir certaines formalités à remplir; mais le sens des art. 2 et 3 est que, en cette matière, taxes et formalités doivent être les mêmes pour les deux pavillons.

Il faut distinguer : le navire français, dont il s'agit le droit, de fr. 1-90 une fois acquitté, sera exempt de droit de tonnage pour tous les voyages qu'il fera : *A* de France en Belgique sur lest ou chargé; *B* de pays tiers en Belgique sur lest. — Mais il devra payer le droit de tonnage autant

Questions.

Réciproquement, quel sera, dans les mêmes circonstances, le traitement des navires belges en France?

Le Gouvernement semble avoir pris pour base le traité conclu entre la Hollande et la France. La Hollande, ayant une marine plus forte, aurait pu admettre des conditions plus onéreuses. C'est ce qui n'a pas eu lieu.

Pas d'observation.

Pas d'observation.

Réponses.

de fois qu'il arrivera chargé d'ailleurs que de France, à moins qu'il ne parte de Belgique sans avoir fait d'opération de commerce.

Telle est aussi la combinaison adoptée par le traité du 17 avril 1847 entre la Belgique et les Deux-Siciles.

Telle est encore la règle suivie, sous la législation actuelle, à l'égard des navires français dans les ports des Pays-Bas.

Le navire français arrivant chargé d'ailleurs que de France, sera donc frappé en Belgique du haut droit de tonnage, tandis que le navire belge, faisant le même voyage et également chargé, ne payera que le moindre droit, si c'est sa première course de l'année, et aucun droit, si ce n'est pas la première.

Il va de soi qu'un traitement analogue sera accordé aux navires belges en France.

Les navires français, comme on a semblé le croire, ne jouiront donc pas en Belgique, quant au droit de tonnage, d'un avantage qui serait refusé aux navires belges en France.

Ce n'est point le Gouvernement du Roi qui a porté la négociation sur les bases du traité franco-néerlandais. C'a été le Gouvernement français, forcé lui-même par les arrangements divers qu'il a conclus depuis 1858.

Quant à la valeur des sacrifices faits par la Hollande, que l'on veuille bien mettre en regard des faibles concessions de tarif accordées à cet État, et qui n'ont déterminé aucun accroissement de ses exportations vers la France, la série, notablement longue, des réductions par lesquelles il les a achetées.

ART. 3.

ART. 4.

ART. 5.

Questions.

L'art. 5, qui stipule le remboursement du péage de l'Escaut au profit des navires français, nous impose un sacrifice sans compensation, et cette disposition aurait dû former entre les mains du Gouvernement un moyen de négociation à l'aide duquel il était possible d'obtenir un retour d'avantages. On a témoigné la crainte que la longue durée pour laquelle le remboursement du péage est consenti ne créât un obstacle à la conclusion d'autres conventions.

Réponses.

Le Gouvernement belge a soutenu, en 1839, au sujet de l'art. 5 de la convention de 1838, et dans la négociation dernière, que le remboursement du péage de l'Escaut constituait une concession véritable qui réclamait un équivalent.

Le Gouvernement français a été constamment d'avis que la balance des profits futurs du traité pencherait du côté de la Belgique, et, en conséquence, le remboursement du péage de l'Escaut, en faveur des navires français, ne lui paraissait pas du tout manquer de compensation.

Quant à la durée de la clause relative au remboursement de ce péage, elle se liait nécessairement à la durée du traité lui-même. (*Voir annexe A.*)

ART. 6.

Les marchandises introduites sous pavillon français, d'ailleurs que de France, seront-elles reçues en Belgique avec le bénéfice attaché au pavillon national ?

L'art. 6 est la reproduction de l'art. 4 du traité avec le Zollverein, de l'art. 3 du traité avec les Pays-Bas, etc.

Il ressort, des termes même de l'article, qu'il ne traite pas des droits de douane. Nos droits différentiels sont là hors de question. Le traité, quant aux droits de douane applicables aux importations sous pavillon belge ou français, ne règle que l'intercours direct entre les deux pays.

ART. 7.

Une section a demandé si la France, en profitant des canaux et rivières belges, jouirait en vertu de cet article, pour les produits mentionnés dans l'arrêté royal du 29 décembre 1845, des réductions de péage accordées au pavillon belge, par cet arrêté.

La majorité de la section centrale pense que la disposition ne pourrait avoir cette portée; qu'elle s'applique aux faits d'importation et non de transit.

Le Gouvernement ne peut que confirmer l'interprétation de la section centrale.

ART. 8.

1° On demande ce que le Gouvernement a fait pour le poisson, les laines, les toiles, les dentelles ?

1° Le Gouvernement a fait de nombreuses représentations à Paris, contre les droits dont la loi française, du 11 juin 1845, a

Questions.

2° On regrette que le Gouvernement n'ait fait aucun effort pour favoriser la pêche nationale : la réciprocité eût été toute en notre faveur. On désire connaître les instances faites à ce sujet par le Gouvernement.

Réponses.

frappé le poisson, la laine, les machines et mécaniques, les graines oliagineuses, etc.; elles ont été sans succès. (*Voir annexe B.*)

2° Le Gouvernement a stipulé dans le traité du 17 novembre, relativement à la pêche, une réserve qui figure dans tous nos traités de commerce. Il ne pouvait demander que la pêche belge partageât tous les privilèges dont la pêche française est en possession exclusive et réciproquement. Il ne pense pas que la convention de 1858, qui ne contenait aucune exception concernant la pêche, aurait exercé quelque influence réelle sur le poisson réexpédié de Belgique en France. (*Voir annexe B.*)

ART. 9.

Pas d'observation.

ART. 10.

1° Cet article ne peut avoir pour but de substituer l'administration de la douane à l'autorité compétente en vertu de la loi civile.

2° Les dispositions de cet article ne sont pas des innovations.

3° On désire quelques explications. Les navires de pêche jouiront-ils de la franchise des frais de port?

1° L'art. 10 du traité du 17 novembre 1849 est, quant à ce point, littéralement conforme à l'art. 6 du traité du 29 juillet 1846 avec les Pays-Bas.

2° La clause signalée n'est pas une innovation; mais l'article en comprend d'autres qui ont ce caractère, et qu'il importait de stipuler pour ne pas laisser nos navires en France dans une position inférieure à celle des navires néerlandais.

3° Tous les privilèges attribués aux navires pêcheurs dans ces deux pays, sont réservés de part et d'autre.

ART. 11.

L'art. 11 nous est défavorable en ce que la Belgique abandonne son cabotage, qui était utile surtout pour le commerce du sel.

Le cabotage sur nos côtes est ouvert à tous les pavillons, aux mêmes conditions. La France en jouit donc comme les autres États. Même stipulation a été faite avec les États-Unis; dans le présent traité, il y a une pensée d'avenir. (*Voir annexe C.*)

ART. 12.

Questions.

On aurait désiré que les parties contractantes eussent maintenu les positions respectives, quant au commerce de la houille et de la fonte.

Réponses.

Il est essentiel de ne pas perdre de vue que le traité a pour objet principal, sinon exclusif, de régler les relations par mer entre les deux pays. (Voir annexe D.)

ART. 13.

Pas d'observation.

ART. 14.

On se plaint que certains consuls ne délivrent pas, avec l'exactitude nécessaire, les certificats d'origine et de provenance qui leur sont demandés.

Nos consuls ont reçu les instructions les plus complètes et les plus précises pour les guider. Notre législation commerciale est une des plus compliquées de l'Europe. Nos agents consulaires ne sont pas rétribués, et sont pour la plupart peu au courant de nos lois et de notre langue. Le Gouvernement ne manquera pas de tenir note de la recommandation qui lui a été faite. (Voir annexe E.)

ART. 15.

Les navires belges échoués tombent-ils sous l'application de l'article ?

L'alternat lève l'objection. Ce qui est dit des navires belges dans l'instrument belge du traité, est précisément dit des navires français dans l'instrument français. (Voir annexe F.)

ART. 16.

Quels avantages résulteront de la convention consulaire projetée ?

Les bases de cette convention ne sont pas encore posées d'une manière complète et définitive : c'est ce qui a empêché d'en faire entrer les clauses dans le traité du 17 novembre. (Voir annexe G.)

ART. 17.

On a critiqué la longue durée du traité.

Notre commerce maritime avec la France est presque entièrement à créer. Le négociant et l'armateur se déterminent difficilement à faire des opérations de longue

Questions.**Réponses.**

haine, sans garantie de la durée des tarifs. La stabilité est le principal élément du succès de la spéculation. La longueur du terme a des avantages certains et pas d'inconvénients. (Voir annexe II.)

OBSERVATION FINALE.

Le Gouvernement s'est-il occupé des changements au tarif français, en ce qui concerne les fractions de fil et les nuances de l'écreu?

Le traité du 17 novembre 1849 n'était point destiné à embrasser les questions de tarif.

Voir pour l'affaire des nuances de l'écreu et de la vérification du nombre de fils la convention du 13 décembre 1845 et l'exposé des motifs. (Voyez annexes J et K.)

La section centrale, Messieurs, après avoir remercié M. le Ministre des Affaires Étrangères des développements qu'il a donnés à ses explications, a repris ses délibérations sur les articles du traité.

Ce nouvel examen, qui a embrassé aussi les réponses du Gouvernement, l'a conduite à se former sur quelques points importants, une opinion qu'elle croit nécessaire de consigner ici.

ART. 5. Cet article nous paraît une dérogation grave à la règle de prudence et au principe de réciprocité qui doivent guider le Gouvernement, dans les transactions diplomatiques. Transformer une faculté en obligation; ériger en droit conventionnel, au profit d'un État, ce qui n'est, pour tous les autres, qu'une faveur révocable, c'est faire une concession importante qui veut un équivalent. *On n'en a obtenu aucun*; et nous regrettons d'avoir à dire que les objections auxquelles on semble avoir adhéré n'avaient pas de fondements sérieux. Le Ministère avait, pour le combattre, non-seulement de puissantes raisons de justice, mais encore le lien et l'autorité des précédents. Il pouvait opposer le traité conclu avec le Hanovre, le 15 janvier 1842, où le remboursement du péage de l'Escaut n'est accordé qu'avec compensation expresse. La preuve en résultait de l'art. 10, ainsi conçu : *En retour des concessions faites sur les droits ou péages du Stade ou Brunshausen, le Gouvernement belge s'engage à faire rembourser aux navires hanovriens le droit perçu sur la navigation de l'Escaut, par le Gouvernement des Pays-Bas.*

Il pouvait citer aussi la conduite tenue envers le Danemarck, lors de la convention du 13 juin 1841. On n'a concédé le remboursement du péage qu'avec compensation et par un office séparé, en stipulant que telle concession serait toujours révocable.

Il était fondé à soutenir que la faveur, gratuitement accordée par l'art. 5, compromettrait le principe de compensation dans les négociations futures.

Nous n'avons pas remarqué qu'on ait fait usage de ces moyens. La note minis-

térielle (1) va même jusqu'à poser en fait *que tous nos traités contiennent une clause semblable à celle de l'art. 5*. Les conventions faites avec le Hanovre et le Danemarck nous semblent prouver clairement le contraire, et celles conclues avec la Grèce, le Saint-Siège et l'Espagne sont muettes sur le remboursement du péage.

L'exception relative à la *pêche nationale*, loin d'avoir réellement le caractère Art. 8. qu'on lui assigne, celui d'une concession favorable à nos intérêts, pourrait, avec quelque raison, être considérée comme une condition plutôt acceptée par le Gouvernement belge que stipulée par lui.

Les explications ministérielles n'ont pas paru de nature à faire changer cette manière de voir.

Le *droit d'autorisation conféré à l'administration des douanes*, surtout en Art. 10. ce qui concerne la *vente des marchandises avariées*, ne peut avoir été entendu et admis que dans le sens d'une autorisation, d'ordre administratif, sans qu'il en résulte aucune dérogation au droit commun ni aux attributions du pouvoir judiciaire.

Quant au cabotage, la stipulation du traitement de faveur réciproque, en des Art. 11. termes qui laissent supposer une parfaite égalité de concessions, est, à nos yeux, complètement illusoire pour la Belgique *dans le présent et dans l'avenir*, au jugement de M. le général la Hitte lui-même qui s'en est expliqué avec une honorable franchise, dans son exposé des motifs :

Dans le présent, puisque l'Espagne fait en France le cabotage, le commerce de port à port, sur pied de la nation la plus favorisée et qu'il a été entendu entre les négociateurs du 17 novembre, que, malgré la disposition formelle, absolue, qui exclut toute idée d'exception, nous ne pouvons exercer ni réclamer le droit dont jouit aujourd'hui le pavillon espagnol ;

Dans l'avenir, puisqu'un traité, conclu le 5 août 1761 avec l'Espagne, interdit au Gouvernement français le droit d'étendre cette faveur aux marines étrangères, et que les lois qui ont invariablement régi cette matière, chez nos voisins du Midi, ont consacré le principe de cette interdiction comme une réserve essentielle des droits du pavillon national (2).

Nous ne vous cacherons pas la surprise que nous a causée ce langage du ministre français dans lequel se manifeste la preuve que le ministère belge, en assurant le cabotage sur nos côtes aux navires français, à titre de *droit conventionnel*, faisait inscrire dans le traité, comme compensation sérieuse, une faculté annulée d'avance et sans perspective aucune d'application.

Dans l'état de nos relations douanières avec la France, ce qui intéresse l'indus- Art. 12. trie belge, ce n'est pas seulement la participation aux privilèges, faveurs ou immunités de tarif qui seraient accordés à d'autres États; mais c'est aussi le *maintien du rapport existant*, pour certains produits, entre les droits différentiels d'entrée *par terre* et d'importation *par mer*. La stipulation de cet article ne

(1) Voir annexe A.

(2) Exposé des motifs du 13 décembre 1849; *Moniteur français* du 14. n° 348. 2^e supplément.

saurait être efficace, à notre égard, qu'en satisfaisant à ces deux conditions. La section pense que l'art. 12 doit être interprété en ce sens que toute faveur spéciale, concédée à un tat Étiers, qui modifierait l'un de ces droits corrélatifs, aurait pour conséquence nécessaire l'exhaussement ou l'abaissement de l'autre, suivant la mesure que réclamerait le rétablissement de l'équilibre dans la relation proportionnelle.

Nous bornons, Messieurs, à ces points principaux nos observations sur les articles.

Dans le cours de cet examen, nous nous sommes attachés à restituer à l'acte diplomatique du 17 novembre le véritable caractère et le degré d'importance qui lui sont propres; à vous faire pressentir, d'après les données officielles, ses effets généraux les plus probables et la mesure dans laquelle il pouvait intéresser chacun des contractants; enfin à vous présenter les critiques sérieuses et les questions interprétatives auxquelles donnaient lieu plusieurs dispositions.

La section centrale vous devait sa pensée tout entière sur le résultat des investigations qu'elle a faites dans les détails du traité; elle vous la devait, pour mettre en lumière l'esprit et les moyens de la négociation et ne négliger aucun des éléments dont peuvent se former les convictions de la Chambre.

Cependant elle n'a pas oublié qu'en cette matière, le pouvoir législatif ne pouvait convenablement procéder par voie d'amendement, et que sa résolution devait être exprimée par un vote d'ensemble.

La section centrale, se plaçant à ce point de vue pour conclure, a jugé, que malgré les imperfections signalées, le traité, en ce qu'il est, améliore à certains égards, pour le commerce direct, les conditions de nos rapports maritimes avec la France. C'est par cette considération qu'elle a été unanimement d'avis de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi

Le Rapporteur,
Comte LE HON.

Le Président,
DE LEHAYE.

ANNEXES.

ANNEXE A.

ART. 5.

Questions.

On a dit que l'art. 5, qui stipule le remboursement du péage sur l'Escaut au profit des navires français, nous impose un sacrifice sans compensation et que cette disposition aurait dû former, entre les mains du Gouvernement, un moyen de négociation à l'aide duquel il était possible d'obtenir un retour d'avantages. On a témoigné la crainte que la longue durée pour laquelle le remboursement du péage de l'Escaut est consenti ne créât un obstacle à la conclusion d'autres conventions.

Réponses.

La loi du 5 juin 1839, qui décréta le remboursement du péage de l'Escaut par l'État, est postérieure, par sa date, à la convention du 22 septembre 1838. Lorsque cette loi fut adoptée, le délai utile pour l'échange des ratifications de la convention n'était pas encore expiré. Le Gouvernement belge se prévalut du bénéfice que le remboursement du péage de l'Escaut devait procurer à la navigation française, pour essayer de faire modifier l'art. 3 de la convention du 22 septembre 1838, en ce sens que les navires belges seraient, comme les navires français eux-mêmes, soustraits au paiement du droit de tonnage en France, mais cette démarche échoua complètement. Le Cabinet de Paris prétendit que la loi du 5 juin 1839 avait été portée, avant tout, dans un intérêt belge; qu'elle avait un caractère général, et qu'il n'était pas juste de faire payer à la France ce qui était gratuitement accordé à d'autres États.

Au début de la négociation actuelle, le Gouvernement du Roi reprit la question. Il soutint, comme on l'avait fait en 1839, que le remboursement du péage de l'Escaut constituait une concession véritable qui réclamait un équivalent. Le Gouvernement français a été constamment d'avis que la balance des profits futurs du traité pencherait du côté de la Belgique et, en conséquence, le remboursement du péage de l'Escaut en faveur des navires français ne lui paraissait pas du tout manquer de compensation. L'affaire demeura en ces termes. Depuis la naissance jusqu'à la clôture de la négociation, il a été impossible de faire départir le Cabi

Questions.**Réponses.**

net de Paris de cette opinion que l'arrangement, tel qu'il est et y compris la clause relative à l'Escaut, était au moins aussi avantageux à la Belgique qu'à la France. Il est à remarquer, d'ailleurs, que la France est déjà depuis dix ans en possession de la faveur dont il s'agit; que tous les autres États, ceux même avec lesquels nous n'avons pas de traité, en jouissent également.

Il est aussi à observer que tous nos traités contiennent une clause semblable à celle qui forme l'art. 5 du traité du 17 novembre 1840. Mais il suffit de jeter les yeux sur les traités conclus par la Belgique avec la Grèce, avec les États-Unis, etc., traités qui, à l'instar de celui du 17 novembre 1840 avec la France, se bornent à établir l'assimilation des pavillons, il suffit, dis-je, de jeter les yeux sur ces traités, pour reconnaître que la compensation due pour le remboursement du péage de l'Escaut ne porte pas nécessairement sur un objet spécial et qu'elle est comprise, au contraire, dans l'économie du traité considéré dans son ensemble.

Quant à la durée de la clause relative au remboursement du péage de l'Escaut, cette question me paraît liée à celle que provoque la durée du traité lui-même. Il est évident que si la durée du traité est justifiée, il était impossible de limiter à un temps plus court le privilège assuré aux navires français voyageant sur l'Escaut. Je concevrais, du reste, que l'on eût exclu des arrangements internationaux conclus par la Belgique, toute garantie concernant le péage de l'Escaut; mais c'est lorsque les choses étaient encore intactes, lorsqu'aucun traité n'avait été signé sur cette base, qu'il fallait adopter une telle politique. Aujourd'hui tous nos traités stipulent uniformément le remboursement du péage de l'Escaut, et il sera au moins très-difficile, lorsqu'il s'agira de les renouveler, d'en faire sortir une clause si généralement consentie. Dans tous les cas, le traité du 17 novembre ne nous lie pas à l'égard des États autres que la France.

ANNEXE B.

ART. 8.

Questions.

On regrette que le Gouvernement n'ait fait aucun effort pour favoriser la pêche nationale. La réciprocité eût été toute en notre faveur. On désire connaître les instances faites à ce sujet par le Gouvernement.

Réponses.

La convention de 1838 ne contient aucune exception concernant la pêche. Suit-il de là que si la convention de 1838 avait été mise en vigueur, le poisson de pêche belge eût été admis en France sur le même pied que le poisson de pêche française? Nullement. Tout l'effet de la convention se fût réduit à ceci : Le poisson réexpédié des ports de Belgique, sous pavillon belge, eût été reçu en France aux mêmes conditions que le poisson venant des mêmes ports sous pavillon français et *vice versa*. Ainsi, par exemple, le poisson de mer transporté des ports belges en France, sous pavillon belge, eût payé 40 francs au lieu de 44 par 100 kil. Quant à faire jouir en France le poisson de pêche belge, de quelque part qu'il vint, de l'exemption des droits d'entrée et des autres faveurs réservées aux produits de la pêche française, la convention n'y avait aucunement pourvu, et j'ajouterai, sans craindre d'être démenti, qu'on l'aurait vainement sollicité du cabinet de Paris.

Ce point éclairci, arrivons au traité du 17 novembre 1849.

Il y avait, pour le Gouvernement du Roi, trois partis à prendre.

Le premier, c'était de demander que la pêche belge partageât tous les privilèges dont la pêche française est en possession exclusive, et réciproquement.

Le Gouvernement français refusait de s'avancer dans cette voie.

Il suffisait, d'ailleurs, de jeter un coup d'œil sur les législations respectivement en vigueur dans les deux pays, en matière de pêche, pour se sentir arrêté par d'insurmontables difficultés d'application. Le système belge et le système français auraient dû passer par un remaniement radical et complet.

La chose eût été praticable, que le Gouvernement du Roi n'aurait pas moins dû

Questions.**Réponses.**

hésiter à l'admettre. En fait de pêche, nous n'avons point à regarder que vers la France. On a souvent, en traitant la question du sel, argué de nos négociations commerciales avec l'Angleterre. La pêche tombe sous la même considération. Mais c'est du côté des Pays-Bas que l'obstacle revêt surtout un incontestable caractère de gravité. Si on veut bien réfléchir à l'économie du traité du 29 juillet, 1846 et à la position dans laquelle nous serons placés quand il s'agira de renouveler cet arrangement, on comprendra sans peine que le Gouvernement du Roi ne pouvait stipuler la complète assimilation de la pêche belge et de la pêche française.

La combinaison adoptée en 1838 venait en second lieu.

J'ai déjà démontré que la convention de 1838 ne devait exercer aucune influence réelle sur le poisson réexpédié de Belgique en France, et moins encore sur le poisson importé en France des lieux de pêche par les pêcheurs belges.

Si nous avons suivi la rédaction de 1838 quant à la pêche, le poisson de mer importé de Belgique en France eût encore été soumis à un droit de 40 francs par 100 kilog.; les principales espèces de poisson de mer auraient, au contraire, pu venir de France en Belgique à des droits de fr. 22-50, de 13, de 8 et de 2-70.

Or, notre pêche est actuellement dans une position très-difficile et très-digne d'intérêt. Bien que les droits existants sur le poisson provenant de France ne soient pas fort élevés, le Gouvernement devait se faire scrupule de les abaisser sans utilité évidente.

La réserve relative à la pêche figure dans tous nos traités de commerce. C'est la première fois qu'on l'attaque. Elle a été établie, elle a été maintenue en vue d'éventualités avec lesquelles nous devons compter.

En résumé, aller plus loin que la convention de 1838, en ce qui concerne la pêche, était impossible, outre qu'il était dangereux.

La formule adoptée en 1838 ne nous procurait aucun bien, pouvait porter atteinte à la position déjà si critique de notre pêche et

Questions.

La 2^e section demande ce que le Gouvernement a fait pour le poisson, les laines, les toiles, les dentelles, etc.

Réponses.

constituait un précédent qui s'écartait, sans nécessité ni profit, d'une règle constamment suivie jusqu'ici, et pour de très-bonnes raisons, par le Gouvernement.

La stipulation du traité du 17 novembre 1849 n'offre aucun inconvénient, n'affaiblit pas la position de la pêche nationale, et conserve au Gouvernement une liberté d'action qui peut lui être nécessaire dans l'avenir.

Le poisson, la laine, les machines et mécaniques, les graines oléagineuses, ont été frappés par la loi française du 11 juin 1845.

Avant et après la publication de cette loi, il n'est démarches ni représentations que le Gouvernement du Roi n'ait fait faire à Paris.

La question fut abordée de nouveau, mais sans succès, dans les négociations de 1845

Je m'en suis moi-même occupé, et je compte ne négliger aucun moyen de revenir avec fruit et opportunité sur ces questions.

La laine importée en France par terre payait, avant la loi du 11 juin 1845, 20 % de valeur. Ce droit a été maintenu pour la laine d'origine belge ; mais la laine étrangère transitant par la Belgique a été soumise à un droit de 20 %, *plus 3 francs par 100 kilogrammes.*

Il est à remarquer que les laines entreposées en Belgique et destinées à la France échapperont désormais à la surtaxe de 3 fr., si elles prennent la voie sous pavillon belge ou français.

ANNEXE C.**ART. 11.**

L'art. 11 nous est défavorable en ce que la Belgique abandonne son cabotage, qui était utile surtout pour le commerce du sel.

Le cabotage sur les côtes de Belgique, d'après la législation actuelle, est ouvert à tous les pavillons aux mêmes conditions. Le pavillon national ne jouit d'aucun privilège pour ce genre de navigation.

Nous n'avons rien accordé à la France,

Questions.**Réponses.**

quant au cabotage, dont elle ne fût déjà en possession, elle et tous les autres États étrangers.

Ce que nous avons stipulé avec la France, en cette matière, nous l'avons stipulé avec d'autres pays et notamment avec les États-Unis.

Si cet état de choses venait à donner lieu à des inconvénients, il n'y a dans le traité du 17 novembre rien qui nous empêche de modifier notre législation quand et comme nous le jugerons convenable.

L'art. 11 a une utilité qu'on semble ne pas avoir aperçue : nous l'avons réclamé en vue de certaines négociations qui pourraient être suivies par la France. Les autres traités de la France ne contiennent point de clause analogue, et nous ne l'avons pas obtenu sans effort.

ANNEXE D.**ART. 7, 8 ET 12.**

On a demandé pourquoi le traité ne comprend pas des concessions du tarif en faveur : 1° du poisson entrant de Belgique en France par terre ; 2° des laines ; 3° des toiles, des dentelles, etc.

On aurait désiré que les parties contractantes eussent maintenu les positions quant au commerce de la houille et de la fonte.

On voudrait connaître les vues du Gouvernement sur les négociations ultérieures avec la France dont il est fait mention à la page 2 de son rapport.

J'ai réuni ces observations dans un même groupe, parce qu'elles ont pour caractère commun de porter sur des questions du tarif.

Il est essentiel de ne pas perdre de vue que le traité a pour objet principal, sinon exclusif, de régler les relations par mer entre les deux pays.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi qui occupe la section centrale, j'ai clairement fait entendre qu'il avait été nécessaire de faire deux parts de nos négociations avec la France.

L'une des deux est remplie par le traité.

L'autre embrasse les concessions du tarif et d'autres points sur lesquels l'entente des deux parties a été réservée. Je suis prêt à fournir, dans le sein de la section centrale, des explications qui la convaincront que le Gouvernement du Roi n'a point exclu de sa sollicitude les intérêts compris dans cette seconde catégorie.

ANNEXE E.

ART. 14.

Questions.

On se plaint que certains consuls ne délivrent pas, avec l'exactitude nécessaire, les certificats d'origine et de provenance qui leur sont demandés.

Réponses.

Nos consuls ont reçu les instructions les plus complètes, et je dirai même les plus minutieuses, pour se guider dans l'application de la loi des droits différentiels et des dispositions intervenues ultérieurement sur la même matière. Mais on ne peut oublier que nos agents consulaires ne sont pas rétribués; que la plupart sont des négociants peu au courant de notre législation et quelquefois même de notre langue. On conçoit donc qu'ils rencontrent assez souvent des embarras dans l'application de règlements qui, en Belgique même, on le sait, ont donné lieu à plus d'une difficulté dans la pratique. Notre législation commerciale est une des plus compliquées de l'Europe. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement ne manquera pas de tenir note de la recommandation qui lui a été faite.

ANNEXE F.

ART. 15.

Explications à introduire dans les ratifications.

On suppose qu'il se trouve un équipage à bord du navire naufragé ou échoué. On demande que, dans ce cas, les consuls ne puissent intervenir que sur la demande expresse des capitaines et qu'ils ne soient chargés que de surveiller les intérêts des absents.

L'art. 11 a surtout pour objet de bien fixer, en cas de naufrage ou d'échouement, la position et le rôle respectif des *consuls* et des *autorités locales*. Il ne règle point tous les rapports entre les consuls, d'un côté, et, de l'autre, les capitaines ou autres mandataires des intéressés.

Je me bornerai, quant à ces rapports, à

Questions.**Réponses.**

reproduire les dispositions en vigueur en Belgique et en France.

ART. 15 de l'arrêté royal du 27 septembre 1831.

« Lorsqu'un navire belge fait naufrage dans son arrondissement, le consul belge ne négligera rien pour en sauver les débris et les marchandises et pour les mettre en lieu de sûreté.

» Il en dressera un inventaire détaillé, dont il délivrera autant d'expéditions que les parties intéressées en demanderont.

» Si tout le personnel de l'équipage a péri, il en dressera un acte dont il enverra copie à l'armateur, s'il lui est connu, et au Ministre des Affaires Étrangères. »

ART. 16 du même arrêté.

« Si le propriétaire lui-même ou un de ses correspondants et fondés de pouvoirs se trouve sur les lieux et veut se charger du soin de recueillir les débris du bâtiment naufragé, le consul n'interviendra qu'autant que les parties intéressées le demanderont. »

ART. 65 de l'ordonnance française du 29 octobre 1833.

« Si, lors de l'échouement ou après, les propriétaires ou assureurs du navire où des marchandises y chargées, ou leurs correspondants, munis de pouvoirs suffisants, se présentent pour opérer le sauvetage par eux-mêmes, en acquittant les frais déjà faits et donnant caution pour ceux qui resteraient à faire, le consul pourra leur laisser le soin de gérer le sauvetage. Il en sera de même lorsque le capitaine, le subrécargue ou quelque passager justifiera de pouvoirs spéciaux pour procéder au sauvetage en cas de sinistre.

» Si le consul refuse d'obtempérer à ces demandes, sa décision sera motivée. et il sera donné acte des dires et réquisitions des parties. »

On voudra bien remarquer, au surplus,

Questions.**Réponses.**

que les dispositions de l'art. 13 du traité du 17 novembre 1849 font déjà partie de notre législation. Elles figurent, entre autres, dans notre traité avec les Deux-Siciles, lequel a force de loi.

ANNEXE G.**ART. 16.**

Quels avantages résulteront de la convention consulaire projetée?

Les bases de cette convention ne sont pas encore posées d'une manière complète et définitive. Il est plusieurs points sur lesquels les deux Gouvernements ne se sont pas encore mis d'accord. C'est ce qui a empêché que les clauses de cette convention consulaire n'embrassent toutes dans le traité du 17 novembre.

Les immunités des consuls sont aujourd'hui déterminées en Belgique, partie par l'usage, partie par des dispositions incomplètes ou peu précises.

Il en est de même, jusqu'à un certain point, pour les consuls de Belgique en France.

Il a semblé qu'il ne pouvait y avoir que de l'utilité à introduire un peu de fixité et de régularité en cette matière. C'est, du reste, sur le désir et les instances du Gouvernement français que le principe de la négociation a été admis. Nous n'avons pas pris d'engagement quant aux conditions à intervenir.

ANNEXE H.**ART. 17.**

L'on a critiqué la longue durée du traité.

Notre commerce maritime avec la France est presque entièrement à créer.

Les relations de cette nature ne se forment pas, ne se développent pas en un jour.

Le négociant se déterminera difficilement

Questions.**Réponses.**

à nouer des opérations de longue haleine avec un pays qui pourrait, dans un prochain avenir, relever des barrières qu'on n'aurait que momentanément abaissées.

Il en est de même de l'armateur et de la navigation ordinaire.

La vérité est plus frappante encore, si on se préoccupe de l'un des principaux avantages à tirer du traité, de l'établissement de services de navigation à vapeur entre les ports belges et les ports français.

La stabilité est le principal élément de succès des spéculations de ce genre, comme c'en est la condition première.

Si la longueur du terme assigné à la durée du traité a des avantages certains, elle n'a point d'inconvénients propres à les balancer.

Même dans la supposition que nos autres arrangements commerciaux avec la France vinsent à tomber, il serait encore utile d'avoir mis à l'abri de toute perturbation notre commerce par mer avec ce pays.

Toutes les fois qu'il s'est agi de projets de traités avec la France, traités à larges bases, traités différentiels, traités à cadre restreint, conventions linières de l'un des points sur lesquels les deux Gouvernements ont le plus constamment été en désaccord, ç'a été la durée des contrats. Celui des deux Cabinets qui se montra toujours et obstinément opposé aux engagements à long terme, ce ne fut pas le Cabinet de Bruxelles.

ANNEXE J.**OBSERVATION FINALE.**

On demande si le Gouvernement s'est occupé des questions relatives aux changements du tarif français en ce qui concerne le nombre des fils et les nuances des toiles.

J'ai déjà eu l'occasion de faire remarquer que le traité du 17 novembre 1849 n'était point destiné à embrasser les questions de tarif.

L'affaire des nuances de l'écrû a été réglée en 1845. (*Exposé des motifs* de la convention du 13 décembre 1845, séance du 10 février 1846, *Doc. parlem.*, n° 133; rapport sur le même traité, n° 293.)

Questions.**Réponses.**

Le Gouvernement n'a pas reçu de réclamation sur cet objet depuis 1845.

Quant à la vérification du nombre de fils, voir le même *Exposé des motifs*, page 13, et la convention du 13 décembre 1845, art. 2.

ANNEXE K.*Extrait des rapports des chambres de commerce.*

L'exposé des motifs du projet de loi relatif au traité du 17 novembre 1849 reproduit un passage assez étendu d'un rapport adressé au Gouvernement, l'an dernier, par la chambre de commerce d'Anvers.

Le vœu que la chambre de commerce d'Anvers manifestait, en 1848, elle l'avait formulé et avec une croissante vivacité dans toutes les circonstances opportunes qui s'étaient offertes depuis dix ans; on le retrouve régulièrement déposé dans ses rapports annuels.

« Notre situation commerciale maritime vis-à-vis de la France, disait-elle » dans son rapport de 1847, le seul que je citerai, notre situation n'a pas changé » malgré les instances réitérées tous les ans auprès du Gouvernement pour » l'engager à négocier un traité avec cette puissance *sur les bases de celui » qu'elle a conclu avec la Hollande*. Il paraît que rien n'a encore été fait. Le » Gouvernement ne peut ignorer, cependant, combien un pareil traité serait » avantageux aux deux pays; nous le lui avons suffisamment démontré dans » nos rapports précédents, et ne pouvons que rappeler de nouveau *cet important objet* à son attention. »

Dans le courant de l'année dernière, les chambres de commerce de Charleroy et de Mons firent auprès du Gouvernement plusieurs démarches pour l'engager à négocier l'assimilation du pavillon belge et du pavillon français. Leurs rapports seront communiqués à la section centrale, si celle-ci le désire, mais ils ne pourraient, sans inconvénient, dans le moment actuel, être livrés à la publicité.

La même cause fut plaidée, avec non moins d'insistance, par les chambres de commerce de Gand et de Bruges.

« Nous apprenons, m'écrivait la première, que la chambre de commerce de » Mons vient de faire une démarche auprès de vous à l'effet d'obtenir du Gouvernement français l'admission, dans les ports de la France, des houilles » belges importées dans ce pays par nos navires aux mêmes conditions que » celles qui y sont introduites par des bâtiments français ou anglais. Déjà » le 17 décembre 1842, nous appelâmes l'attention de Monsieur le Ministre de » l'Intérieur sur cet objet, mais M. Nothomb nous répondit que la situation

» que nous lui signalions tenait à l'absence d'un traité de commerce et de navigation avec la France, et qu'il ne serait possible d'y pourvoir qu'après la solution de la question des droits différentiels. Or, cette question est depuis longtemps résolue, et il n'a rien été fait jusqu'ici. Nous prenons donc la liberté de joindre nos vœux à ceux de nos collègues de Mons, pour que le Gouvernement s'occupe de cette question et fasse ses efforts afin d'obtenir de la France cet acte de justice. »

La chambre de commerce de Bruges terminait sa requête de la manière suivante : « Nous venons donc *instamment* vous prier, Monsieur le Ministre, de vouloir bien entamer des négociations pour obtenir une concession qui serait si *éminemment* avantageuse aux deux pays. »

La chambre de commerce de Liège a, de son côté, fait parvenir au Gouvernement, en 1839, des observations qui n'ont rien perdu de leur valeur aujourd'hui. La section centrale en jugera :

« La chambre de commerce de Liège avait accueilli la convention de commerce et de navigation, signée le 22 septembre 1858 entre la France et la Belgique, avec tout l'intérêt que mérite la considération des avantages qui doivent en résulter pour le royaume en général et pour la province de Liège en particulier.

» Les ports de la France, ouverts à notre navigation sur le même pied que celle nationale, c'est-à-dire avec une diminution des droits d'entrée qui est d'environ 10 p. % sur la masse du tarif et beaucoup plus forte sur plusieurs articles ; la faculté de suppléer ainsi à la rareté du pavillon français dans nos ports, et de porter en temps utile, sous le nôtre, dans ceux de la France les productions de notre sol et de notre industrie qui s'y consomment ou sont un objet de réexportation ; la diminution des frais que nous obtenons sur nos importations de produits français en Belgique, en procurant à nos navires un fret d'aller et de retour.

» Tels sont les résultats généraux que notre royaume a à espérer du traité pour son commerce et sa navigation ; notre province s'y trouve plus spécialement intéressée pour deux articles importants de ses fabrications.

» Le port du Havre, qui a accaparé presque entièrement le commerce de la France sur l'Océan, fait à peu près toutes les expéditions de pacotille pour l'Amérique et les Indes. Dans l'assortiment des fabricats français, dont se composent ses expéditions, une certaine quantité de nos armes à feu et quincaillerie entre toujours comme partie obligée ; outre ces exportations, Paris qui est le centre du commerce intérieur, qui communique avec le Havre par une prompte et facile navigation à vapeur, et qui va être de plus relié au port susdit par un chemin de fer, tire une grande quantité des mêmes articles pour la consommation française, et c'est là aujourd'hui le principal débouché de ces deux branches de notre industrie.

» Les droits d'entrée sur ces deux fabricats sont plus élevés de fr. 12-50 aux 100 kil. en principal par voie de terre ou par navires étrangers que par navires français auxquels les nôtres sont assimilés par la convention. On voit déjà combien nous avons intérêt à pouvoir les employer à ce transport ; jusqu'à présent les occasions de navires pour le Havre sont si rares et les demandes

» ordinairement si pressées, surtout pour les exportations d'Amérique, que
» nos fabricants ne peuvent le plus souvent ni attendre qu'il y ait un bâtiment
» en charge pour le port susdit, ni risquer les retards qu'il peut éprouver en
» mer, et qu'ils se trouvent forcés de faire leurs expéditions par terre pour
» arriver à jour fixe, malgré les frais énormes de ce mode de transport et les
» détériorations qui résultent du déballement et de la visite des caisses ou
» barils à la frontière française.

» Tous ces désavantages disparaîtraient par la convention puisque le port
» d'Anvers n'attend que son approbation par les Chambres pour établir une
» ligne de navigation à vapeur sur le Havre.

» Nous gagnerions ainsi, outre des occasions de transport fréquentes et
» régulières, la différence du fret à la voiture de terre, plus celle des droits
» d'entrée signalée ci-dessus pour les envois destinés à la consommation fran-
» çaise, et le droit de transit par terre sur les envois destinés à la réexportation,
» qui entreraient sans frais dans l'entrepôt du Havre.

» Nous serions ainsi mis à même de lutter, pour beaucoup d'articles de
» quincaillerie, contre les fabriques du pays de Berg, qui nous supplantent
» maintenant, à cause de la facilité qu'elles ont de faire leurs expéditions pour
» le Havre par les bateaux à vapeur français qui font un service régulier entre
» cette ville et Rotterdam.

» Par le service du même genre, que la convention permettra de monter
» entre Anvers et le Havre, non-seulement nos exportations sont favorisées,
» mais encore celles du pays de Berg, qui empruntent aujourd'hui les pavillons
» hollandais et français, viendront de préférence sur Anvers et Ostende au
» moyen du chemin de fer, et augmenteront la somme des transports de nos
» bateaux à vapeur sur le Havre. Cette voie sera même la seule que les
» Allemands puissent prendre pendant la partie de l'hiver où les canaux et
» ports de la Hollande sont fermés par les glaces, tandis que celui d'Anvers
» ou d'Ostende demeurent ouverts.

» Ce n'est donc pas sans surprise que nous avons vu les avantages du traité
» méconnus et ses dispositions combattues. On a paru craindre la supériorité
» numérique des bâtiments de commerce français sur les nôtres; mais n'a-t-on
» pas considéré qu'en revanche, pour les deux seuls ports d'Anvers et d'Os-
» tende que nous ouvrons aux Français, ceux-ci nous ouvrent tous ceux qu'ils
» possèdent et sur l'Océan et sur la Méditerranée? Qu'à tonnage égal, les
» matelots français exigent d'être en plus grand nombre pour moins travailler
» que ceux des autres nations, qu'ils exigent une nourriture plus chère, une
» solde plus forte? Qu'en conséquence, le fret sous leur pavillon est plus élevé
» que sous tous les autres, et particulièrement sous le nôtre? Ces faits ont déjà
» été signalés dans le rapport d'une commission à la Chambre des Députés de
» France comme cause principale de la décadence de la marine marchande
» française, et ils sont de notoriété publique chez tous les peuples commerçants.

» Aussi, bien loin de concevoir des inquiétudes sur les suites de la convention,
» devons-nous, au contraire, en considérer l'exécution comme un des moyens
» les plus propres à ranimer notre navigation et à réparer en partie les pertes
» qu'elle a essuyées par notre séparation d'avec les colonies néerlandaises.

» Les opposants au traité ayant provoqué les observations des chambres de
» commerce du royaume, nous nous sommes crus autorisés à vous adresser la
» présente, ou plutôt nous avons considéré comme un devoir d'exprimer et de
» motiver notre vœu pour la prompte ratification de ce traité, en vous priant
» de les communiquer à la commission de la Chambre des Représentants
» chargée de son examen. »

On pourrait placer à la suite de ces extraits les opinions émises dans le même sens et avec la même force par des industriels, des armateurs, etc., etc., mais il semble superflu de prendre ce soin.
